

صناعة السفن الخشبية
في دولة الإمارات العربية المتحدة
علي محمد راشد


صناعة
السفن
الخشبية
في دولة
الإمارات
العربية
المتحدة

© هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي
فهرسة دار الكتب الوطنية أثناء النشر

علي محمد راشد
صناعة السفن الخشبية في دولة الإمارات العربية المتحدة/ علي محمد راشد. - ط 1 - أبوظبي:
هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، المجمع الثقافي، 2009.
192ص 17x24 سم.
ببليوجرافية : ص
ت د م ك: 978-9948-01-229-0
1- بناء السفن - السفن - الإمارات العربية المتحدة. 2- القوارب الشراعية- أ - العنوان.

623.82 ديوي
ع ل ص ن



أبوظبي للثقافة والتراث
ABU DHABI CULTURE & HERITAGE

الطبعة الأولى 1430هـ 2009م

أبوظبي - الإمارات العربية المتحدة
ص.ب: 2380، هاتف: 300 6215 2 971+
publication@cultural.org.ae
www.adach.ae

الإهداء

أهدي هذا الكتاب إلى صناع السفن الخشبية في دولة الامارات العربية المتحدة عرفاناً وامتناناً للجهد الكبير الذي بذلوه في صناعة سفن جابت البحار والموانئ وجلبت الخير لشعب هذا الوطن الحبيب.

علي محمد راشد





المحتويات



مقدمة

تقع دولة الإمارات العربية المتحدة في قلب الخليج العربي، تحدها من الشمال والشمال الغربي مياه الخليج، ومن الغرب قطر والمملكة العربية السعودية، ومن الجنوب سلطنة عمان والمملكة العربية السعودية أيضاً، ومن الشرق خليج عمان وسلطنة عمان. وتبلغ مساحة الدولة نحو 83,600 كيلو متر مربع، وتمتد سواحلها المطلة على الساحل الجنوبي من الخليج العربي مسافة 644 كيلومتر من قاعدة شبه جزيرة قطر غرباً وحتى رأس مسندم شرقاً، وتنتشر عليها إمارات أبو ظبي ودبي والشارقة وعجمان وأم القيوين ورأس الخيمة، بينما يمتد ساحل الإمارة السابعة وهي الفجيرة على ساحل خليج عمان بطول 90 كيلومتر، وتشغل الدولة بذلك المنطقة الواقعة بين خطي عرض22 و5, 26 درجة شمالاً، وخطي طول 51 و5, 56 شرق خط غرينتش.

ومعظم سواحل الدولة رملية باستثناء المنطقة الشمالية في رأس الخيمة التي تشكل رأس سلسلة جبال حجر. أما المياه الإقليمية فهي ضحلة عموماً، وهذه سمة واضحة للقسم الأكبر من المساحة المغمورة في الخليج العربي والمقدرة بنحو 600,000 كيلومتر مربع؛ إذ يبلغ متوسط عمقها 35 متراً، بينما يبلغ أقصى عمق 90 مترا، باستثناء المنطقة التي يقع فيها مضيق هرمز؛ إذ يصل العمق إلى 145 متراً. وتتصف المياه الإقليمية للدولة بكثرة الشعب المرجانية، التي وإن كانت تشكل موانع طبيعية تعيق الملاحة إلا أنها غنية بمحار اللؤلؤ الذي تشتهر به منطقة الخليج، والذي كان المصدر الرئيسي للدخل على مدى العصور.



وقد شكل وقوع الدولة على ساحل الخليج إغراء للسكان بركوب البحر والتجارة مع سكان السواحل القريبة، ولاسيما سواحل إيران وشبه القارة الهندية وجنوب شرق آسيا، كما أعطى موقعها للسكان فرصة التجارة مع بقية دول الخليج، وتبادلوا السلع المختلفة مثل التبغ والليمون الجاف وبعض منتجات الأخشاب وبعض مواد البناء.

ولا ننسى قيمة هذا الموقع وتوجه السكان للعمل في الصيد والغوص بحثاً عن اللؤلؤ، مما وفّر مصدر دخل للسكان قبل اكتشاف النفط.

وتعد دولة الإمارات العربية المتحدة أمة بحرية بالمعنى الحقيقي للكلمة؛ ليس فقط لأنها تمتلك ساحلاً يمتد أكثر من 800 كيلومتر وعدداً كبيراً من الجزر في الخليج العربي وبحر العرب فحسب؛ وإنما بما لديها من تقاليد عريقة تفخر بها في الإبحار والملاحة وبناء السفن والغوص وصيد الأسماك والتجارة البحرية.

وقد رصد علماء الآثار دلائل قوية على أن الإنسان الذي كان يعيش في هذه الأرض اعتمد على البحر في معيشته، وتأكدت هذه الروابط في المكتشفات الأثرية التي عثر عليها في المنطقة؛ مثل قلائد المحار واللؤلؤ والزجاج المزين برسومات الأسماك والمراكب، إلى جانب أدوات صيد الأسماك وعظام الحيتان التي تشير إلى أن صناعة الصيد البحري قد تطورت على مدى القرون. وسجل علماء الآثار دلائل لا يرقى إليها الشك حول العلاقة التجارية التي تربط الإمارات بالحضارات القديمة؛ فقد امتلك الإماراتي موهبة ركوب البحر، واشتهر بمعرفته بالملاحة البحرية قبل مدة طويلة من وصول البرتغاليين إلى المنطقة.

فمنذ الألف الثالث قبل الميلاد كانت سفن ساحل الإمارات العربية المتحدة المعروفة حالياً وسفن البحرين تتردد على ميناء «أكاد» في العراق، وفي البحر الأحمر منذ الألف الأول قبل الميلاد. ولقد أثبت العلماء أن طرق الملاحة بين شبه الجزيرة العربية والهند كانت سالكة منذ أواسط الألف الثاني قبل الميلاد. وفي ذلك الوقت كانت السفن تنطلق في رحلات منتظمة نحو الشرق، إلا أنها تسير بمحاذاة الساحل الآسيوي وتقطع الطريق المحفوف بالمخاطر في مدة طويلة قد تقارب السنة، لأن طرق الملاحة لم تكن قد تطورت بعد على الرغم من تطور صناعة السفن القديمة في شبه جزيرة العرب.

ومنذ تلك الآونة أصبح الخليج العربي بوابة الشرق وهمزة الوصل بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، وشرقي إفريقيا والهند وبلاد الصين. وقد احتل مكانة



استراتيجية كبيرة في التاريخ القديم. وبعد ظهور الإسلام انطلقت من الخليج الفتوحات الإسلامية. وساعد موقع الخليج المهم على أن يكون ملتقى الطرق بين الشرق والغرب؛ وأدى ذلك إلى ازدهار الملاحة والتجارة واحتكاك شعوب المنطقة بشعوب أخرى فاستفادوا منهم وأثروا فيهم.

وإلى جانب الملاحة والتجارة مارس أبناء الخليج صيد السمك بوصفها مهنة رئيسية. وأدى احتكاكهم بباقي الشعوب إلى أنهم صاروا ربابنة مهرة، فألموا بالكثير من العلوم البحرية كالرياح الموسمية واتجاهاتها وتقلباتها، كما ألموا بفنون علم الفلك واستخدموا البوصلة وطوروها في خدمة الملاحة.

ويعد الملاح أحمد بن ماجد - الذي ولد وعاش في رأس الخيمة - أبرز الملاحين في القرن الخامس عشر، وله العديد من المؤلفات البحرية التي ساعدت الملاحين وربابنة السفن في أسفارهم الطويلة بما احتوته من معلومات وإرشادات مهمة ومفيدة. يتضح مما سبق أن التراث البحري في الماضي البعيد لدولة الإمارات كان غنياً ومتنوعاً، وقد أشارت عمليات فحص مجموعة من المكتشفات الأثرية في العديد من المواقع في دولة الامارات الى أن السكان الاوائل استخدموا العديد من المصادر البحرية في المنطقة. كما أكدت الكشوفات الأثرية والنصوص القديمة المتعلقة بهذه المصادر استخدام السكان والتجار الإماراتيين للخطوط البحرية في رحلاتهم إلى مابين بلاد النهرين والخليج وعمان والهند، وذلك منذ بداية التاريخ ومروراً بالعصر الإسلامي. وتعد وسيلة الإبحار باستخدام المراكب الشراعية في دولة الإمارات من الوسائل القديمة والغنية، والتي تضافرت مع التطور الثقافي والحضاري في المنطقة وتجلى ذلك بوضوح خلال المراحل الأولى من العصر الإسلامي. وقد أدى فتح المسلمين للشرقين الأدنى والأوسط وجنوب ووسط آسيا إلى احتكار العرب لتجارة السلع الثمينة التي كان التجار يجلبونها من الشرق، إذ كانوا يستخدمون طريقين رئيسيين يمتدان من الصين الى الغرب أحدهما ينتهي على شواطىء الخليج، والآخر يمتد الى موانىء البحرالاحمر. وقد كان للسكان الذين كانوا يعيشون في المنطقة، التي تعرف الآن بدولة الإمارات أثر بحري مهم على المستويين الإقليمي والدولي وتجلى ذلك بوضوح في الآثار التي اكتشفت في منطقة جلفار المعروفة الآن برأس الخيمة.

ونظراً لأهمية البحر في حياة أهل الإمارات ازدهرت مهنة صناعة السفن أو «القلافة» كما تسمى محلياً، والتي تعد من أقدم المهن في الإمارات. فمنذ ارتبط



الإنسان بالبحر ووجد فيه مصدراً للرزق، اتخذ مهنة صناعة السفن لتسهل عملية ركوب البحر، ولا سيما في مهنة صيد السمك وصيد اللؤلؤ، وكذلك الأسفار القريبة والبعيدة، فموقع الإمارات وطول سواحلها كما ذكرنا جعل هذه الحرف تنتشر في جميع المدن الساحلية، وعلى الرغم من الافتقار إلى الأخشاب اللازمة لصناعة السفن إلا أن السكان جلبوها من الهند والمدن القريبة، وكذلك استخدموا بعض أنواع الأخشاب المستخرجة من الأشجار المزروعة محلياً مثل خشب القرط وغيره. وقد اشتغل بهذه المهنة الصعبة كثير من أهل الإمارات، وبرعوا فيها على الرغم من أنه لم تكن في تلك الآونة مدارس أو كليات لتعليم صناع سفن وتخريجهم، ولكنهم توارثوا هذه المهنة وتعلموها من آبائهم و أجدادهم؛ بل إن بعضهم قد طُلب منهم العمل في العديد من الدول الخليجية المجاورة لخبرته ومهارته في هذه المهنة، كما كان يفد إلى الإمارات، كبار التجار وأصحاب السفن من دول الخليج الأخرى لبناء سفن لهم في الإمارات. وذلك لما لمسوه من براعة وخبرة وصدق في صناعة السفن، و لما خبروه وشاهدوه من متانة وتميز واضح في السفن التي تصنع في دولة الإمارات العربية المتحدة.

وتعد صناعة السفن من المهن الشاقة، إذ إن العمل يمتد من الصباح الباكر وحتى مغيب الشمس، وتمارس غالباً تحت أشعة الشمس المحرقة، أو تحت مظلة خفيفة لا تكفي لردع حرارة الجو أو رطوبته، لاسيما أن أجواء الخليج تتميز بارتفاع الحرارة في غالبية أشهر السنة.

وسنتناول في هذا الكتاب صناعة السفن في دولة الإمارات العربية المتحدة، والمواد المستخدمة في صناعة السفن، وطريقة بناء السفن، وأنواع السفن، وأسماء أشهر صناع السفن، وقد اعتمدنا في مواد هذا الكتاب على مارواه صناع السفن أنفسهم أو أبناؤهم، وماورد في مقابلات صحفية معهم، وعلى بعض الكتب التي تناولت صناعة السفن في بعض دول الخليج حيث يوجد تشابه كبير بينها وبين ما يصنع في الإمارات من سفن.

والله ولي التوفيق.

علي محمد راشد

الفصل الأول

مهنة صناعة السفن





منذ وجد الإنسان على أرض دولة الإمارات ـ الواقعة على ساحل البحر ـ أدرك الأهمية الكبيرة لهذا البحر، فقد وجد السكان في هذا البحر مصدراً مهماً لرزقهم، ووسيلة يعبرون من خلالها إلى المدن الأخرى، وتوفر لهم سبل التواصل مع بقية شعوب العالم، وتسهل عملية التجارة وتبادل السلع مع تلك الشعوب.

وبدأ الإنسان على هذه الأرض يشاهد السفن التي تفد إليه من الخارج، وبدأ يتعرف على المهن البحرية، وطرائق ممارستها لتلبية حاجاته الضرورية، ولاسيما صيد السمك والسفر والتجارة، ومن هنا أدرك أهالي الإمارات أهمية السفينة كونها الوسيلة الأساسية لممارسة المهن البحرية وسد احتياجاتهم الغذائية، وأحد أهم سبل كسب العيش، ومن هنا بدأت مهنتهم أقدم المهن المعروفة في المنطقة، وهي مهنة صناعة السفن، وذلك لسد احتياجات السكان للسفن، فالسفينة تستخدم لصيد الأسماك وصيد اللؤلؤ «الغوص»، والتنقل عبر الموانئ الخارجية للسفر والتجارة وجلب المواد الغذائية وغيرها من السلع الضرورية. في البداية بدأ سكان الإمارات الاستفادة من السفن التي تأتي من الخارج، ثم اشتروا بعض السفن من المدن المجاورة و من الهند، ومع مرور الأيام أدرك الأهالي أهمية أن تكون لديهم صناعة سفن مستقلة ومحلية؛ فبدأ بعضهم بأخذ تجارب الشعوب المجاورة في صناعة السفن وعملية إصلاحها، وأقاموا ورشاً على طول الساحل كانت في البداية لإصلاح السفن، وتطورت فيما بعد لبناء السفن، وذلك باستخدام آلات بسيطة، وبجلب









الأخشاب من الهند، والاستفادة من أخشاب الأشجار المحلية مثل القرط والسدر والشريش، كما استعانوا ببعض صناع السفن من المدن المجاورة، ولاسيما من مدينة صور العمانية التي اشتهرت منذ القدم بصناعة السفن، وكذلك من مدينة لنجة[1].

ومع مرور الأيام بدأت تتبلور مهنة صناعة السفن (القلافة)، وتناقلتها الأجيال من دون أن تكون هناك مدارس أو جامعات لتعليم هذه المهنة، أو وضع أسس أو مبادئ أو مخططات هندسية للسفن أو كيفية صناعتها [2] .

ومع مرور الزمن تعددت أنواع السفن وتنوعت بحسب الهدف منها وطبقاً مهمتها الأساسية، ومع تطور السفن تطورت مهنة صناعة السفن، وذلك لمواكبة أنواع وأحجام ومهات السفن ولاسيما مع تغير الأوضاع الاقتصادية في المنطقة؛ ففي فترات معيّنة كانت السفن الصغيرة المستخدمة لصيد الأسماك أكثر السفن المطلوبة، ثم ظهرت أهمية السفن الضخمة ولاسيما للسفر البعيد، كما ظهرت أهمية السفن المتوسطة للغوص، ثم بدأت السفن تتطور وتغيرت الأحجام المطلوبة منها وأصبحت السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم نوعاً ما أكثر استخداماً، ولاسيما لصيد الأسماك وللنزهة، وذلك بعدما



توقف السفر بالبحر إلى الهند وأفريقيا وانهارت تجارة اللؤلؤ، وإن بقي إنتاج بعض السفن الضخمة حتى الآن، ولكن في نطاق محدود جداً [3] .

مهنة صناعة السفن

تعرف مهنة صناعة السفن الخشبية في منطقة الخليج العربي بـ «القلافة»، وصانع السفينة يسمى «قلافاً» أو «جلافاً»، وهي من المهن الفنية العريقة التي اشتهرت بها المنطقة منذ القدم. و«القلافة» في هذه الحالة تعني ربط أجزاء الخشب بالحبال، أو خياطتها كما يخاط القماش. . وهذا ماكان يحدث في الماضي قبل استخدام المسامير الحديدية في منطقة الخليج العربي؛ فقد كانت السفن تبنى بواسطة الحبال، وتشد جميع أجزاء هيكلها وألواحها بألياف شجر النارجيل. وعلى الرغم من زوال طريقة بناء السفن بالحبال (القلافة) بعد أن حلت محلها طريقة بناء السفن بواسطة المسامير الحديدية، إلا أن التسمية استمرت تعريفاً لهذه المهنة العريقة، وكلمة «قلافة» لفظة عربية ورد ذكرها في كتب اللغة: قلف السفينة أي خرز ألواحها بالليف وجعل في خلالها القار[4] .

كما ورد أيضاً في المصدر نفسه: «قلف الشجر» أي نحى عنها لحاءها، والقلف والقلافة بمعنى القشر، وتنسب «قلافة» السفن إلى «القلاف» الذي يقوم يسوي الأخشاب وينجرها ويقلفها.

كما تستعمل محلياً كلمة «الخدمة» لمهنة صناعة السفن، فيقال إن القلاف الفلاني





يخدم لدى فلان، أو يخدم سفينة فلان، أو أن هذه السفينة من خدمة فلان، أي من عمل يد فلان وهكذا.

والآن سأتناول بعض الأمور المتعلقة بالقلافة:

- إن مهنة القلافة تتميز إلى حد كبير بأنها مهنة تتوارثها العائلات؛ فكثير من القلاليف ورثوا هذه المهنة عن آبائهم وأجدادهم، ومنهم من تعلموا هذه المهنة وبفضلهم أتقنوها وأصبحوا قلاليف معروفين.

- إن غالبية القلاليف مارسوا مهنة القلافة منذ الصغر؛ فالصبي عندما يبلغ الثامنة أو أكثر قليلاً يبدأ العمل في هذه المهنة، ويسمى «وليداً»، ويظل يتعلم المهنة في ورش العمل سنة أو سنتين، في البداية يراقب القلاليف، ثم يبدأ في مناولتهم عدة الشغل، فيناول هذا القلاف المنشار، ويناول الثاني المطرقة وهكذا، ثم يبدأ بمباشرة العمل، ويدرب أولاً على تعلم أسماء عدة القلاف، وكيفية الإمساك بها، وكيفية استخدامها، ومن ثم يبدأ العمل ببعض الأدوات، ويكلف بالقيام بالمهمات البسيطة، وفي الأماكن التي لا تحتاج إلى خبرة ودراية، فمثلاً يبدأ المتدرب باستخدام المجدح (المقدح)، وعمل ثقوب في الألواح، ثم يتعلم ضرب المسامير، ثم يمسك بالمنشار لنشر الألواح وتشريحها، ثم يضع الألواح الصغيرة ويسد الثغرات بين الألواح، أي وضع ما يسمى السجاجة.

وبعد مرحلة مراقبة ومتابعة من الأستاد (الأستاذ) يتقرر أمره، وما إذا كان سيستمر في العمل أم لا؟ وهنا يجري الأمر على شقين: إذا كان الوليد من الأسرة العاملة في القلاف فإنه في غالبية الأحوال يستمر في العمل، وتستمر عملية تدريبه «مع بعض الشدة»، حتى يصبح قلافاً، فهذه مهنة آبائه وأجداده، أما إذا كان المتدرب إنساناً عادياً فيترك له الخيار في الاستمرار في العمل أو





الانسحاب والبحث عن مهنة أخرى، ولاسيما أن مهنة القلافة مهنة متعبة وشاقة، وتتطلب استعداداً ذهنياً وبدنياً من القلاف.

وفي ما يتعلق بتوارث مهنة القلافة فإن الوضع منذ الثمانينيات من القرن الماضي قد تغير؛ فكثير من أبناء القلاليف دخلوا المدارس والجامعات، واشتغلوا بوظائف إدارية أو مارسوا التجارة، مما جعلهم يبتعدون عن ممارسة المهنة، إلى جانب أن الطلب على السفن الخشبية قد تقلص جداً [5] .

اختصاصات العاملين بمهنة القلافة

يتميز العمل في مهنة القلافة بأنه عمل جماعي يؤديه فريق متكامل، وأي خلل في أي جزء من العمل قد يؤدي إلى ضياع المجهود كاملاً وظهور عيوب كثيرة في السفينة بعد انتهاء العمل فيها، مما قد يؤدي إلى إعادة صناعة أجزاء منها، ولذلك يختار القلاليف بدقة ويراقب عملهم باستمرار تفادياً لأي خطأ، كما أن دخول عنصر جديد (قلاف جديد) لا يكون إلا بعد إجراء اختبارات صعبة لمعرفة مدى إتقانه للمهنة، ويقال إن القلاف الجيد يعرف من أول وهلة، وذلك من طريقة استخدامه للجدوم والمطرقة، وذلك لأن طريقة استخدام آلات العمل تعد من أساسيات المهنة.

ولإتمام العمل بالسفينة يخصص القلاليف لتولي أعمال معينة، مع ملاحظة أن القلاليف يجيدون العمل في غالبية تلك الوظائف في ظل قلة عدد القلاليف في بعض ورش العمل.

الوظائف والتخصصات

الأستاد (الأستاذ): رئيس القلاليف، وأكثرهم خبرة ودراية، وهو مهندس السفينة والمشرف والمتابع لجميع مراحل بنائها، وهو من يتفق على بناء السفن مع الملاك، ويدفع أجور القلاليف.

نائب الأستاد: من يلي الأستاد في الخبرة والمرتبة، ويتولى الإشراف على القلاليف والعمل في غياب الأستاد.

مسؤول الشلامين: قلاف يعمل على تشذيب ألواح السفينة المسماة الشلامين.

مسؤول تركيب الألواح: قلاف مهمته تركيب ألواح السفينة الخارجية والداخلية حسب ما يوصيه الأستاد.

ضارب المسامير: قلاف توكل إليه مهمة ضرب المسامير ودقتها في جسد وهيكل وألواح السفينة، ويتميز بعض هؤلاء القلاليف بحركات متناسقة ومتناغمة، مما يصدر عنه أنغام جميلة وحماسية يطرب لها بقية القلاليف والمتابعين لبناء السفينة.

قلاف كلفات (جلفاط أو قلفاط): قلاف يؤدي مهمة الكلفات، وتعني إدخال فتائل القطن المشبعة بالدهن بين فراغات ألواح السفينة، ليمنع تسرب الماء إلى داخلها، وهذا العمل يتقنه جميع القلاليف لأهميته ولاحتياج غالبية السفن للكلفات.

قلاف شقاق: المكلف بشق الألواح، ولابد له من الدقة والتوازن وقوة النظر حتى لا يخطئ، فتتشقق الألواح وتضيع قيمتها، وأحياناً يشترك رجلان في شق الأخشاب الضخمة ويستخدمان منشاراً ذا يدين.

عامل: رجل يساعد القلاليف في مناولتهم أدوات القلافة، وينظف موقع العمل كما يلبي طلبات القلاليف في إحضار بعض الأدوات والمعدات من خارج الورشة.

الوليد: صبي لم يتجاوز العاشرة يناول القلاليف أدوات القلافة، وذلك مقابل تعلم المهنة ويظل هناك حتى يتقن المهنة أو ينسحب منها.

الطباخ: رجل وجبات الطعام للعاملين بالورشة ولاسيما وجبتي الإفطار والغداء [6].

صفات الأستاد وواجباته

الأستاد كبير القلاليف ورئيسهم ويتميز بما يلي:

- غالباً ما يكون الأستاد من أسرة عريقة في ممارسة مهنة القلافة، فهو قد تدرب ومارس المهنة منذ صغر سنه.

- يكون بعيد النظر ودقيق الملاحظة، ويتميز بالهدوء ومتابعة كل صغيرة وكبيرة في العمل وتوجيه القلاليف في أثناء العمل.



ـ يكون ذا قلب كبير ويحب جميع العاملين والقلاليف الذين يعملون معه ويقدرهم.

ـ يتميز بالأمانة ويعطي كل ذي حق حقه.

ـ يتفق مع صاحب السفينة على السعر وأنواع المواد ومواصفات السفينة المطلوبة ومدة إنجاز العمل، وإن كان لا يمكن تحديد المدة مئة بالمئة لأن العمل يتوقف على توفر المواد المستخدمة لصناعة السفينة ولاسيما الأخشاب، إلى جانب أن العمل يومي وقد يتغيب بعض القلاليف في بعض الأحيان فيتعطل العمل، وإذا ما اتفقوا على سعر معين للسفينة فإن غلاء المواد فيما بعد يتحمله الأستاد وحده؛ لذا فإن الأستاد لا يربح الكثير من مهنته، على خلاف القلاف الذي يحصل على أجرته اليومية من دون أي مسؤولية عن ارتفاع أسعار السفينة وتكاليفها.

ـ يتحمل الأستاد أجرة القلاليف واختيارهم وتوفير الطعام لهم وتوفير أماكن إقامتهم إذا لم يكونوا من أبناء المدينة التي يعملون بها، وفي هذة الحالة يبني لهم حجراً خشبية يقيمون فيها.

ـ يعمل الأستاد بعد الاتفاق مع مالك السفينة مخططاً للسفينة في رأسه حيث لايستخدم القلم والورقة، ويحدد للقلاليف طول السفينة وعرضها وارتفاعها ونوعية الخشب اللازم لكل جزء منها ونوعية المسامير، ثم يوفر لهم جميع احتياجات بناء السفينة.

ـ قد يسافر الأستاد في بعض الأحيان إلى الهند لاختيار الأخشاب اللازمة لصنع السفينة وشرائها حيث تكون أرخص، وتعد مدينة كاليكوت الهندية أكثر الأماكن شهرة لبيع الأخشاب (سأتناول هذا الموضوع لاحقاً).

ـ في حال البدء ببناء سفينة جديدة أو الانتهاء من صنع سفينة يوزع الأستاد ومالك السفينة الطعام والهدايا على القلاليف ويجزلون العطاء لهم.

ـ يستطيع الأستاد تصميم أنواع مختلفة من السفن وإعادة هيكلتها من جديد، وهذا الأمر يتوقف على مدى خبرة الأستاد ودرايته وذكائه.

ـ كان الأستاد يحظى بمرتبة اجتماعية عالية، ويحوز على تقدير الناس واحترامهم، فقد كان الجميع يدرك أهمية الأستاد والجهد الكبير الذي يبذله.



ـ في بعض الأحيان يمارس الأستاد العمل بنفسه مع بقية القلاليف، ولاسيما في الأعمال الحساسة التي تحتاج إلى خبرة ودراية كبيرتين.

ـ كان الأساتيد ينتقلون للعمل من إمارة إلى أخرى، وأحياناً ينتقلون للعمل بين مدن ودول الخليج عندما يطلبهم للعمل أصحاب السفن، وذلك تقديراً لخبرتهم والمكانة والسمعة التي يتمتعون بها، وقديماً كان الأستاد يسافر مع ربابنة السفن الضخمة، والتي كانت تستعمل للتجارة مع إفريقيا وتتمثل مهمته في إصلاح تلك السفن عند توقفها في الموانئ الإفريقية، وقد يظل الأستاد هناك عدة أشهر نظراً للحاجة إليه [7].

طبيعة العمل في مهنه القلافة واحتياجاته

ـ يبدأ العمل في الصباح الباكر أي عند الساعة السابعة تقريباً.

ـ بعد ذلك يتوقف العمل قليلاً لتناول وجبة الإفطار، وهي مؤلفة من بيض وخبز،



وأحياناً يتناول القلاليف بعض الوجبات المحلية مثل الخبيص والبلاليط والحلوى العمانية والقهوة.

- يعاود القلاليف العمل حتى الواحدة والنصف وبعدها يأخذون استراحة، وآنذاك يعد الطباخ طعام الغذاء المكون من الأرز والخضروات ومعه السمك أو الدجاج والمرق.

- بعد الانتهاء من تناول الغذاء يعاود القلاليف العمل حتى مغيب الشمس، وبعد يجمع كل قلاف عدته ويضعها في جفير العدة، ويغادر مكان العمل إلى بيته. يوم الجمعة يوم إجازة أسبوعية من العمل.

- يكون موقع العمل في الغالب في ساحة قريبة من شاطئ البحر، وفيها حجر خشبية لوضع بعض أدوات العمل والمسامير ولتغيير الملابس، وقد ينام فيها بعض القلاليف الغرباء عن المدينة، أما الأخشاب فإنها توضع في مكان خاص في ساحة العمل، وهناك مكان خاص لشق الأخشاب الفخمة.

- تعتمد مهنة صناعة السفن على الحدّاد الذي يصنع المسامير والمناشير والمجدح والمطارق وبعض المعدات والآلات الأخرى، وكان في الإمارات قديماً العديد من ورش الحدادة التي تمد القلاليف بالأدوات والمواد اللازمة لبناء السفن.

كما كانت هناك محلات لبيع الأدوات اللازمة لبناء السفينة وبعض المواد اللازمة لتشغيلها مثل بيع الحبال والمراسي والبوصلة «الديرة» والصل والدامر والودج. وكان هناك بعض المحلات الكبيرة التي تستورد الأخشاب والمواد من الهند وتبيعها في الإمارات، وتسمى «عمارات» لأن الدكان كبير وله أكثر من باب.

وبالنسبة للأجرة اليومية فقد كانت قديماً تدفع بالعملة المتداولة في تلك الآونة وهي الروبية الهندية، وكانت الروبية في البداية تساوي 8 أنات، ثم ارتفعت حتى أصبحت 16 أنه، وكان القلاف يتدرج في الأجر من 8 أنات إلى 16 أنه ثم روبية وأكثر وهكذا.

كما أثرت مهنة القلافة على ألقاب صناع السفن ولازمتهم هذه التسمية؛ فأصبح بعضهم يحمل لقب النجار أو القلاف أو الجلاف أو الأستاد.



أخلاقيات مهنة القلافة

تميزت مهنة القلافة بأخلاقيات وممارسات اجتماعية أهمها:

- لا يسمح لأي أستاد بإغراء قلاف يعمل لدى غيره من الأساتيد ليترك العمل وينضم إلى فريقه.

- لو دعا أي أستاد أستاداً أخر ليعاونه في عمل مهم في أثناء بناء السفينة، فلعى الأستاد الآخر أن يلبي الدعوة ويعمل معه حتى انتهاء المهمة المطلوبة.

- كان الاتفاق على بناء سفينة يعقد بين الأستاد وصاحب السفينة شفهيا، ومن دون عقود مكتوبة أو شهود، وحتى تسليم المبالغ كان يجري من دون إيصال، فقد كان العمل يعتمد على الثقة المتبادلة وبالاحترام التام للاتفاق.

- يعمل الأساتيد والقلاليف بروح عالية وتسود بينهم المحبة والإلفة ويتعاونون فيما بينهم، وعندما يكون هناك عمل كبير لا تستطيع ورشة واحدة إنجازه فإن بقية الورش ترسل بعض القلاليف للمساعدة، وأحياناً يعمل الأساتيد معهم يداً بيد، وتسمى هذه العملية «الفزعة»، أي المساعدة الجماعية لفريق يحتاج للعون. ويستمرالعمل حتى تنجز السفينة في أقصر وقت ممكن، وكانت روح التعاون والود سائدة بين صناع السفن في الإمارات، وتحكمهم روح الأصالة العربية التي تقوم على تلبية النداء عند الحاجة [8] .

وتتجلى روح التعاون بين صناع السفن في حالتين:



الأولى - وتسمى «الدركال»:

وهو عمل يؤديه القلاف أو عدد من القلاليف لصيانة السفينة كأن يبدل «البيص» أساس أو قاعدة السفينة، أو «الميل» وهو مقدمة السفينة، أو «الرقعة» وهي مؤخرة بعض أنواع السفن، أو «الصور» وهو أحد الألواح الأساسية في وسط السفينة يشد إليه «الدقل» وهو

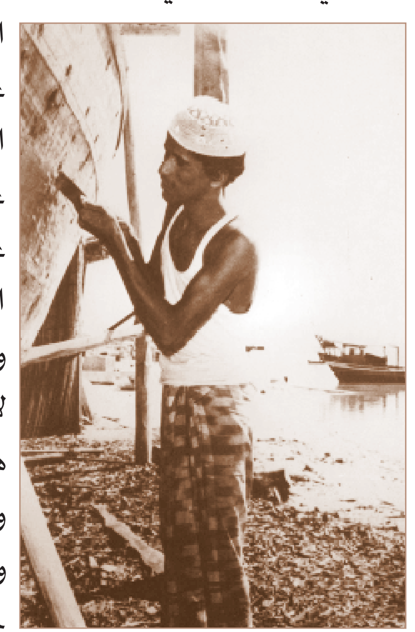


الصاري، أو أن يقوم يغير لوحاً أو أكثر من ألواح جسد السفينة، أو يعمل «أشخاصة» أو أكثر، وهي استبدال جزء صغير من جسد السفينة، أو أن ينزع عدداً من المسامير القديمة الصدئة ويستبدل بها أخرى جديدة، أو تغيير «شلمان» أو «عطفة» وهي أجزاء العمود الفقري أو هيكل السفينة من الداخل.

وتبرز روح الجماعة والتعاون عندما تكون هناك سفينة كبيرة أو عدة سفن تحتاج للإصلاح والصيانة، فيعمل عدد كبير من القلاليف ومن مختلف الورش معاً، يداً بيد، يومياً حتى ينتهوا من العمل المطلوب.

الثانية - وتسمى «الكلفات» (الجلفاط):

وهي عملية تجري بعد الانتهاء من صنع السفينة، ويضع القلاليف فتائل القطن في الشقوق بين ألواح السفينة، وفي ذلك اليوم يتعاون غالبية القلاليف من مختلف الورش في هذه العملية، التي تتسم بروح الود والمحبة، ويسمع صوت المطارق على سطح السفينة تدق بضربات منسجمة تصدر عنها أنغام موسيقية جميلة ومتناسقة تعكس بحق روح الانسجام بين القلاليف، ويرتفع الغناء فيما بينهم، ويكون يوماً كبيراً تغمر الفرحة فيه نفوس الجميع نظراً لانتهاء العمل، وكأن السفينة مولود جديد. وتشارك في هذه المناسبة أحياناً الفرق الشعبية بالرقص والغناء، ويحضر عدد كبير من الناس لمشاهدة هذه العملية، وتنحر الذبائح ويعد الطعام للجميع ويستمر العمل حتى نهاية اليوم وإنجاز المهمة على أكمل وجه.



إصابات مهنة القلافة

يتعرض القلاليف - مثل غيرهم في بقية المهن - لمخاطر عديدة في أثناء العمل، وأهم تلك الإصابات التي يتعرضون لها:

1. التعرض لضربات الجدوم وهو آلة حادة؛ فالقلاف يسند الخشبة التي يشذبها





برجله، ولذلك فإن الجدوم قد ينحرف من يد القلاف، ويضرب رجله، وهذه حالات تحدث دائماً. ويعتمد المصاب في علاجه على الأعشاب والأدوية الشعبية، ويداوى بوضع بعض أوراق الأشجار مكان الإصابة، ويربط مكان الجرح مدة ثم يعاود القلاف العمل.

2. أدوات القلافة كثيرة منها ما هو ذو نصل حاد، كالمناشير والجدوم والمنقر والمسامير، وهذه عادة ما تكون مبعثرة في موقع العمل مما يسبب للقلاليف بعض الإصابات عند استعمالها أو المرور فوقها من دون انتباه.

3. تصنع سقالات يركب فوقها القلاليف عند تركيب الألواح وضرب المسامير في أعلى السفينة، ويحدث أحياناً أن يسقط القلاف من فوق هذه السقالة مما يسبب له بعض الإصابات في الرأس والجسم.

4. قد يحدث أن يختل توازن القلاف وهو يعمل فوق سطح السفينة، فيسقط من أعلى السفينة إلى الأرض مما يسبب له إصابات بالغة.

5. قد يحدث أن يسقط القلاف من سطح السفينة إلى بطن السفينة «الخن» مما يسبب له إصابات بليغة.

وفي بعض الأحيان قد تؤدي تلك الإصابات إلى توقف القلاف مدة عن العمل، وقد تؤدي إلى إصابته بعاهة مستديمة أو عجز يمنعه من ممارسة المهنة نظراً لخطورة إصابته.

تطورات مهنة القلافة

سنتناول هذه التطورات في نقطتين:

الأولى ـ طبيعة العمل:

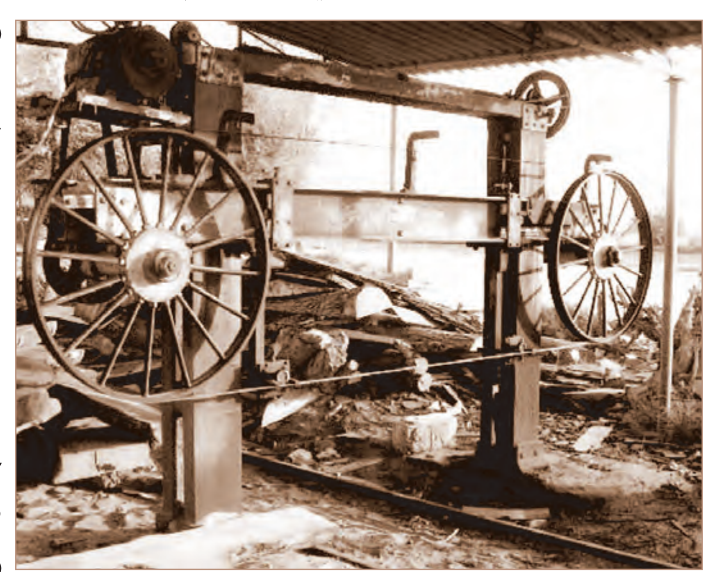
أدت تطورات الأوضاع الاقتصادية في الخليج – ولاسيما بعد الحرب العالمية الأولى – إلى انكماش التجارة الخارجية، وتقلص السفر بالسفن الضخمة، وانهيار تجارة اللؤلؤ، وكان هذا يعني كارثة كبيرة لصناع السفن، إذ أدى ذلك إلى تقلّص الطلب على سفن النقل البحري والسفن المخصصة للغوص وصيد اللؤلؤ، ولهذا فقد بدأ الأساتيد وأصحاب المهنة في دراسة البدائل، ولذلك اتجهوا إلى بناء سفن متوسطة الحجم تسمح لمستخدميها



بقضاء حوائجهم بسهولة وبتكلفة أقل، وبدأت صناعة سفن جديدة تظهر مثل البوم والشوعي والبانوش والهوري وهي سفن أصغر حجماً وأسرع وأخف وزناً وتصلح للأسفار القريبة ولصيد الأسماك، كما صنعوا سفن النزهة بأن أضافوا إلى السفن أماكن للراحة وكبائن لأصحاب السفن وبعض وسائل الراحة، لضمان وجود مشترين لهذا النوع من السفن.

الثانية - الأدوات:

في أواخر الستينات من القرن الماضي ظهرت الأدوات والمعدات الكهربائية، وهنا سارع الأساتيد إلى شراء المعدات التي تساعدهم على إنجاز مهاتهم بصورة أسرع وأيسر فأدخلوا المناشير الكهربائية الكبيرة والصغيرة ومعدات لزم الأخشاب والمثاقب الكهربائية. وعندما ظهرت الآلات الحديثة التي تسير السفن بدل الشراع سارع الأساتيد إلى تغيير تصميم السفن، وأدخلوا تعديلات عليها لتتماشى مع الآلات، فأدخلوا نظام الكروة التي وضعت في مؤخرة السفينة، والذي يضم مروحة الآلة «البروانة»، كما صنعوا داخل جوف السفينة ألواحاً لوضع الماكينة عليها ووصلوا الآلة بالمروحة، وقد برع بعض الأساتيد في تركيب الآلة في السفينة وتسمى هذه العملية «شد الماكينة» [9] .



الشعر وصناعة السفن

تناول بعض الشعراء في الإمارات وصف الأساتيد والسفن وذلك في القرن الماضي، وقد حصلت من بعض الرواة على قصيدتين لم تكتبا أو تنشرا من قبل، وهاأنذا أوردهما هنا



مع الاعتذار عن أي هفوة في بعض كلمات القصيدتين لأنهما مرويات قديمة:

القصيدة الأولى:

كتبها الشاعر راشد بو السمن، وهو من شعراء عجمان، أقام مدة في رأس الخيمة، وقال هذه القصيدة في بعض أساتيد السفن في رأس الخيمة وصناعها، وأظن أنه قالها في أواخر الأربعينيات وهي:

والبارحة صغت المناشيد	منقى وصف لحشام
منطوقهم نسل الليا ويد	يلذ للسمع ولفهام
لو كان أنا ريت الأساتيد	هذي السنة من بعض ليام
ما ريت شرواهم أياويد	هم لربعه لي صاروا أكرام
شروات بو راشد فلا حيد	حشى ولا من جوره أقوام
ترى التنظم والتصفيد	ولي خدم تلقى له أنظام
يفرح إذا يِته من إبعيد	ويشوقك قوله بالثمام
وأثنت قولي يا مشاهيد	في بو حسن سندت لنظام
يعل خيره دايم إزيد	فضله على جمع الملا عام
وأخر بن طارش بتوكيد	بيتاً رفيع ونسل لحشام
من صابك اللزم لك إفيد	وإن فاد لك يوداتاً أعظام
وإلا ربيع م المواليد	شاطر ولا شرواته أحكام
في صور ريس للأساتيد	كم من قدر له ولحشام10

القصيدة الثانية:

لشاعر مجهول قالها منذ سنين طويلة، وهي قصيدة مروية، وقالها إثر عاصفة شديدة هبت على رأس الخيمة، ويذكر الدمار الذي حلّ بالمكان وبالسفن بهذه العبارات:

يانا الغضب في تالي الليل	ماخلا غير ادناه طشة.
كسر زواريقا وبتيل	يااللي غلا في الهوامشة.
في خت قالوا طاحت إنخيل	كم مخزناً دمة وهشة. [11]



صناعة السفن في الأمثال الشعبية

تتأثر الأمثال الشعبية لدى الشعوب مثل الحكم والأقوال المأثورة بمظاهر الحياة وبالمهن السائدة، وقد أثرت صناعة السفن في الأمثال الشعبية المتداولة:

1 ـ قال غرقان قال دوس على التريج.

التريج هو جانب السفينة؛ ويقصد بالمثل أن الإنسان الذي يوشك على الغرق أو هو غارق بالفعل لا سبيل لنجاته، فهو في هذا المثل يوصي الغريق بأن يدوس على جانب السفينة فتغوص به أكثر فهو غارق لا محالة.

2 ـ لايغرك حمر حيابه ترى ليحانه شريش.

حيابه تعني الإطار الخارجي للسفينة، وليحانه أي ألواح السفينة، والشريش نوع من الأشجار المحلية. والمثل والمقصود بأن لمعان الشيء لايعني أبداً الجودة؛ فقد يكون منظر السفينة الخارجي جميلاً ويلمع ولكن الألواح التي يصنع منها ضعيفة من شجر الشريش، فليس المهم لمعان السفينة بقدر جودة صنعها.

3 ـ إشلك بالبحر وأهواله وأرزاق الله على السيف [12] :

السيف: وهو الشاطىء أي البر، وهو مثل يدعو الإنسان لترك العمل بالبحر حيث تكثر المخاطر، كما أن الرزق في البر وليس في البحر فقط.

4 ـ البحر خمسة والبلد خمسة:

والبلد هو كرة من الرصاص تربط في خيط لقياس عمق البحر، وعندما يتساوى خيط البلد والبحر تكون الأمور هادئة ومتساوية.

5 ـ أخذنا بشراع وميداف:

السفينة إذا أبحرت بالشراع واستخدم البحارة المجاديف أيضاً فهي بذلك تزيد في سرعتها، ويضرب المثل للإنسان الذي يأخذ الأمور بحزم وقوة أو للإنسان الذي يكثر من الكلام ويسيطر على الحضور في الجلسة.

6 ـ اللي ماله الصدر ماله تفر:

الصدر مقدمة السفينة والتفر نهايتها، وهو يعني أن من لا أول له لا آخر له.

7 ـ **إفلان إنكسر بيصه:**

البيص هو قاعدة السفينة وعمودها الفقري، فإذا انكسر فإن السفينة تفقد قيمتها؛ لذا يضرب هذا المثل للإنسان الذي أفلس أو تعرض لخسارة كبيرة.

وغيرها كثير.

صناعة السفن والمعتقدات الشعبية

ارتبطت مهنة صناعة السفن مثل غيرها من المهن بالمعتقدات الشعبية، ومن أبرز المعتقدات التي ارتبطت بصناعة السفن، اعتقاد بأن على المرأة المتزوجة والتي لم تنجب منذ مدة أن تقفز فوق بيص أو قاعدة سفينة حديثة الإنشاء لأن ذلك يساعدها على الإنجاب، وبالمقابل فإن الأستاد أو صاحب السفينة يصاب بأذى نتيجة ذلك. ونظراً لانتشار هذا الاعتقاد قديماً، والذي يؤثر سلباً في صناع السفن؛ كان صناع السفن يضعون حراساً في موقع العمل يمنعون السيدات من الاقتراب من البيص ولاسيما في الليل تحاشياً لإصابة صناع السفن بالأذى.

التأثير الأوروبي في صناعة السفينة الخشبية

تأثرت صناعة السفن العربية بأساليب صناعة السفن الأوروبية بعد الانتصارات التي حققها البرتغاليون في المياه الشرقية بحلول عام 1515م. فقد كانت السفن العربية العاملة في المحيط الهندي قبل مجيء الأوروبيين تتصف بالتالي:

ـ استخدام الألياف والحبال عوضاً عن المسامير لربط الألواح الخشبية للسفينة.



- استخدام الأشرعة المثلثة في المقدمة والمؤخرة بدلاً من الأشرعة المربعة الشكل.

- الشكل الموحد لطرفي السفينة.

ولعل الوصف التالي الذي أورده الرحالة الإيطالي ماركو بولو[13] الذي زار الخليج مرتين في نهاية القرن الثالث عشر يقدم صورة تعبر عن شكل تلك الصناعة:

«وهذه السفن ليس فيها مسامير حديدية، وإنما تربط ألواحها بحبال من لحاء جوز الهند، فكانوا يدقون هذا اللحاء حتى يصبح رفيعاً مثل شعر الخيل، ثم يفتلون منه الحبال التي يربطون بها ألواح المراكب، وهي مراكب قوية لا يفسدها ماء البحر، ولكنها لا تصمد أمام العواصف كثيراً، ولا تطلى هذه المراكب بالقار؛ وإنما تدهن بزيت السمك».

في الواقع إن السبب الأساسي الذي جعل صنّاع السفن يستخدمون الحبال بدلاً من المسامير الحديدية ـ ولعله الأكثر قبولاً ـ يكمن في أن الحبال متينة، وتستطيع امتصاص الأمواج العالية في المحيطات، وقد أدى استخدام ألياف جوز الهند إلى اتساع قواعد تلك السفن وإلى اتصافها بدرجة كبيرة من المرونة، وقلل ذلك من احتمالات تحطمها عند ارتطامها بسلاسل الشعاب المرجانية التي تكثر في المحيط الهندي، وتقل كثيراً في البحر الأحمر المتوسط.

ومن الجدير بالذكر أن السفن الآسيوية والعربية كانت في أوائل القرن الخامس عشر تفوق السفن الأوروبية كثيراً في التصميم والبناء والأداء... إلا أنه مع بدايات القرن السادس عشر ونتيجة للتطورات البحرية الكبيرة التي ميزت عصر الاستكشافات الأوروبي تقدمت صناعة السفن الأوروبية حتى غدت أفضل سفن العالم.

خبر العرب والآسيويون عامة السفن الأوروبية التي كانت تفد إلى الشرق، ولاحظوا أنها تفوق سفنهم حجماً وسعة وتسليحاً، ولم يكن بإمكان السفن المخيطة بالحبال حمل المدافع الثقيلة مثل السفن الأوروبية؛ لذا استبدل العرب والآسيويون بسفنهم التقليدية التي أصبحت دون مستوى السفن البرتغالية سفناً حديثة كبيرة شبيهة بالسفن الأوروبية. ولقد أدت الانتصارات الكبيرة التي حققها البرتغاليون ضد العرب والآسيويين إلى أن يتبنى العرب والآسيويون هذا التوجه، وترسخ هذا النوع من التغيير في العقود الأخيرة من القرن الثامن عشر [14].



يعد تبني العرب والآسيويين السريع لاستخدام المسامير الحديدية أحد الدلائل على التأثير الكبير الذي أحدثه التفوق البحري الأوروبي عليهم.

وقد حدثت ثورة في فن صناعة السفن العربية، منها البدء باستخدام المؤخرة المربعة بدلاً من المؤخرة المدببة، وإدخال الكوات المربعة الشكل لتزيين جوانب السفن وتزويدها بالأسلحة، والعدد الكبير من المدافع ما يدل على قوة التأثير الأوروبي في صناعة السفن.

وفي القرن الثامن عشر أصبحت السفن العربية تصنع على غرار النموذج الأوروبي. وعلى الرغم من أن العرب قد قلدوا المؤخرة العريضة في السفن الأوروبية إلا أنهم احتفظوا في الوقت نفسه بالشكل المدبب لمقدمة السفينة. ولعل هذا هو السبب في السرعة العالية للسفن العربية.

وبالنسبة للسفن الأوروبية فقد كانت كلها تقريباً ذات أشرعة مربعة نحو عام 1400، حتى أخذ البرتغاليون خلال القرن الخامس عشر في استخدام سفن صغيرة ذات أشرعة مثلثة، ولعل في هذا ما يشير إلى الأثر العربي في صناعة السفن الغربية؛ فالشراع المثلث كما يقول باري «هو من سمات وشعارات المسلمين، شأنه شأن الهلال، وهو يمثل هبة لا تقدر بثمن قدمها العرب للأوروبيين، ساعدتهم على تطور الملاحة».

ولاشك في أن السفن ذات الأشرعة المثلثة كانت لها سلبياتها، ومن تلك السلبيات أن تصميم السفينة لم يكن يسمح إلا لشراع واحد يحمل على صارية واحدة، ولا يمكن زيادة حجم السفينة ذات الأشرعة المثلثة إلا إلى حد معين وإلا فقدت توازنها، ولهذا لم يكتف البرتغاليون باستعمال الشراع المثلث كما وجدوه عند العرب؛ بل طوروه خلال القرن الخامس عشر، كما استطاعوا التوصل إلى معالجة النواحي السلبية الأخرى. وبعد أن استخدموا الشراع المثلث في السفن الصغيرة استخدموه في سفنهم الكبيرة للرحلات الطويلة في البحار والمحيطات، وزادوا من عدد الصواري، واستخدموا الأشرعة المربعة والمثلثة على السفينة نفسها، وبذلك جمعوا ميزات الصنفين كليهما.

جميع السفن في أوروبا تقريباً قد جهزت بواحد أو أكثر من الأشرعة المثلثة. ويجدر القول هنا إن الأشرعة المثلثة ظلت كما هي لأنها تناسب الإبحار لدى هبوب الرياح الموسمية القوية في المحيط الهندي، وإن ما يميز هذا النوع من الأشرعة هو شكله المثلث



الذي يغطي السفينة من المقدمة إلى المؤخرة، وهي أشرعة طويلة وعالية. لقد كان من الضروري الإبحار على نحو قريب من سرعة الرياح، وكان ذلك هو السبب الذي أدى إلى ظهور الشراع المثلث في منطقة المحيط الهندي بقطع الزوايا في مقدمة الشراع لعمل حافة، وبذلك يصبح الشكل الناتج الثالث من مجموع المراحل الأربع التي مر بها تطور الشراع المربع المغطي مجمل طول السفينة من المقدمة إلى المؤخرة. وتوفر الأشرعة المربعة الشكل الاستقرار والثبات للسفن في البحار الهائجة، لكن لا يمكن التحكم فيها في حالة هبوب رياح معاكسة. وبقي الشراع المربع النوع الرئيس المستخدم في السفن الأوروبية حتى آخر أيام الإبحار بالأشرعة.



يتميز الشراع من المقدمة حتى المؤخرة بسرعة الحركة وبالإبحار في الطرق المائية الضيقة، لأن بإمكانه الإبحار بسرعة تقارب سرعة الرياح، كما أنه يتيح للسفينة الاستفادة من الرياح المعاكسة إذ يدور تلقائياً. وتعد الطرائق المستخدمة في الإبحار في المحيط الهندي قبيل وصول البرتغاليين مشابهة للطرائق نفسها المستخدمة حتى آخر أيام الإبحار بالأشرعة في الخليج والمحيط الهندي. وفي ما يلي نورد ملاحظات كولمب على السفينة العربية في القرن التاسع عشر: «تفتقر السفينة العربية إلى تجهيزات ثني الشراع في الأحوال المناخية السيئة، غير أن كل سفينة تعمل في البحار تحمل معها عارضتين وشراعين، أحدهما كبير للإبحار نهاراً وفي الأحوال المناخية المؤاتية، أما الآخر فهو صغير مخصص للإبحار ليلاً وفي الأحوال المناخية السيئة». وندرك من ملاحظة كولمب هذه



الافتقار إلى ميزة ثني الشراع عند اشتداد الرياح في السفن، وأن ربابنة السفن كانوا يحملون معهم عارضة شراع وشراعاً بقياس أصغر.

إن أهم التطويرات والتحسينات في مجال بناء السفن العربية ـ كما ذكر ـ قد حدث في العقود الأخيرة من القرن الثامن عشر، بالتزامن مع تزايد التجارة العربية والسفن البحرية العاملة في هذا المجال، وهنا يمكننا القول: كان للبرتغاليين والأوروبيين لاحقاً الأثر الكبير في تصميم نوع جديد من السفن في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر. وظلت السفن السابقة للمواصفات الأوروبية ذات الطرفين المزدوجين تعمل ولكن بإضافة بعض البنيات المشتملة على مسامير.

في نهاية القرن الثامن عشر أصبح لجميع القوى البحرية المحلية في الخليج بعض السفن بالمواصفات الغربية، وكانت السفن في الغالب تصنع في الهند وتزود بالمدافع الحديثة.

تقارير وإحصاءات أجنبية عن صناعة وأعداد السفن قديماً

تناولت بعض المصادر الأجنبية قديماً موضوع السفينة وصناعتها في منطقة الخليج وإحصاءات عنها، وفي ما يلي أورد بعض تلك التقارير والإحصاءات:

ـ سجل المؤرخ دوارني باريوسا عام 1517 بعض ملاحظات عن جلفار قائلاً: «تعد جلفار موقعاً مهماً جداً لصيد السمك وصيد اللؤلؤ الصغير والكبير».

وقد ذكر الرحالة البرتغالي بيدرو تيخيرا أن أسطولاً من خمسين مركباً كان يبحر من جلفار إلى مواقع صيد اللؤلؤ كل عام[15].

كان البرتغاليون أول الأوروبيين الذين بسطوا نفوذهم على سواحل المنطقة، فقد تلا اكتشافات فاسكو دي جاما لطريق المحيط الهندي عملية غزو عسكري شرسة شنها البرتغاليون.

وبحلول العام 1515 تمكن البرتغاليون من مد هيمنتهم حتى رأس الخيمة، فأُجبرت السفن على دفع المال مقابل الحصول على رخص برتغالية بالسماح لها بالمرور. كما بنى البرتغاليون القلاع على طول الساحل الهندي.

إثر طرد البرتغاليين من جلفار عام 1633 استطاع القواسم السيطرة على المنطقة،



وكان البريطانيون في تلك الآونة يطمعون في السيطرة على طريق الهند لذا كان هدفهم الرئيسي القضاء على أي قوة منافسة لهم في المنطقة، فشنوا عام 1809 حملة عسكرية ضد قاعدة القواسم الرئيسية في رأس الخيمة وتلا ذلك هدنة قصيرة بين الجانبين.

وقد ذكرت الدوائر العسكرية البريطانية أن الأسطول القاسمي يتكون من تسع وثمانين سفينة كبيرة ومئة وإحدى وستين سفينة صغيرة، وأن عدد المدافع المركبة على تلك السفن أربعمئة مدفع، أما القوات المقاتلة من مشاة وبحارة فهي عشرة آلاف وثلاثمئة رجل [16].

وفي عام 1819 أرسل البريطانيون أسطولاً وقوات برية إلى رأس الخيمة، ودمروا أسطول القواسم وأحرقوا المدينة نفسها وحاصروا العديد من القلاع.

ويتضح لنا من خلال قوة الأسطول القاسمي مدى تطور صناعة السفن في تلك الفترة، وإن كان يمكن القول بأن بعض تلك السفن لم تكن تصنع داخل رأس الخيمة، بل إنها اشتريت من المدن والدول المجاورة.

إحصائيات بأعداد السفن في الإمارات قديماً:

أوردت السجلات البريطانية إحصاءات بأعداد السفن وبحارتها في الإمارات خلال الزعوام من 1831 وحتى1907, وتبرز هذه الإحصاءات مدى ازدهار صناعة السفن في تلك المرحلة وتنوع السفن المصنعة التي تلبي احتياجات السكان وتساعدهم على ممارسة نشاطاتهم البحرية وتوفير الدخل لأسرهم [17].

وفي ما يلي بعض الجداول الإحصائية للسفن الخشبية في الإمارات قديماً:





أولاً: عدد السكان

أسماء الأماكن	1826				1831			
	المجموع	عدد الشبان والأطفال من الجنسين	عدد النساء	عدد الرجال	المجموع	عدد الشبان والأطفال من الجنسين	عدد النساء	عدد الرجال
شعم	1,250	700	300	250	1,250	700	300	250
رمس	1,250	700	300	250	1,650	1,000	350	300
رأس الخيمة	3,750	2,000	950	800	5,400	3,000	1,250	1,150
جزيرة الحمرا	2,600	1,600	600	400	4,100	2,600	850	650
أم القيوين	2,350	1,450	500	400	4,550	2,900	900	750
عجمان	2,950	1,800	650	500	4,100	2,600	850	650
الحيرة	750	500	150	100	1,450	900	300	250
الشارقة	7,500	4,000	1,800	1,700	13,900	8,800	2,600	2,500
الخان	00	00	00	00	750	400	200	150
المجموع	22,400	12,750	5,250	4,400	14,750	37,150	22,900	7,600

ثانياً: عدد السفن والزوارق

أسماء الأماكن	1826					1831				
	المجموع	عدد زوارق البتيل للتجارة	عدد البغلات للتجارة	عدد زوارق الصيد	عدد زوارق اللؤلؤ	المجموع	عدد زوارق البتيل للتجارة	عدد البغلات للتجارة	عدد زوارق الصيد	عدد زوارق اللؤلؤ
شعم	15	00	00	15	00	15	00	00	15	00
رمس	15	00	00	15	00	18	00	00	18	00
رأس الخيمة	45	15	5	15	10	89	30	10	35	14
جزيرة الحمرا	33	8	00	10	15	54	12	00	22	20
أم القيوين	33	8	00	15	15	71	14	00	25	32
عجمان	65	15	00	20	30	84	19	00	20	45
الحيرة	19	4	00	5	10	42	7	00	10	25
الشارقة	303	67	00	77	160	370	75	5	80	210
الخان	00	00	00	00	00	17	00	00	00	17
المجموع	534	117	5	172	240	760	157	15	225	363



جدول قدّمه المعتمد بالوكالة عام 1881

إسم البلدة	عدد السكان	زوارق الغوص	الغواصون	الزوارق المخصصة للهند وزنجبار	البحارة	زوارق الصيد	الصيادون
رأس الخيمة	7000	70	2000	7	1500	50	500
جزيرة الحمرا	2500	50	2000	-	-	20	500
أم القيوين	4000	45	1500	3	300	40	1200
الحمرية	600	27	500	-	-	50	-
عجمان	2000	65	1500	2	-	32	200
الشارقة	3500	190	2000	5	500	62	500
الخان	800	35	800	1	-	22	-
دبي	12000	450	8000	7	2000	200	1000
أبو ظبي	4000	250	3000	2	-	150	500

1888 – 1890 قدّم المعتمد المقيم التقديرات التالية لعدد زوارق الغوص التي تبحر من سواحل الخليج:

الرمس	10
رأس الخيمة	31
جزيرة الزعاب	25
أم القيوين	55
الحمرية	20
عجمان	40
الشارقة والخان	350
دبي والجميرة	950
أبو ظبي وتوابعها	355
المجموع	1840



جدول الزوارق والرجال المستخدمين في مصائد اللؤلؤ في الخليج عام 1907 في الجانب العربي:

المنطقة	المقاطعة	الميناء	عدد الزوارق العائدة للميناء	عدد الرجال المستخدمين في الزوارق العائدة لهذا الميناء	الدولة التي تخضع الزوارق لحمايتها (حمايتها الفعلية)
ساحل عمان	رأس الخيمة	الرمس	3	45	بريطانيا
ساحل عمان	رأس الخيمة	بلدة رأس الخيمة	33	707	بريطانيا
ساحل عمان	رأس الخيمة	جزيرة الحمراء	25	608	بريطانيا
ساحل عمان	أم القيوين	بلدة أم القيوين	70	1759	بريطانيا
ساحل عمان	الشارقة	الحمرية	17	259	بريطانيا
ساحل عمان	عجمان	بلدة عجمان	40	781	بريطانيا
ساحل عمان	الشارقة	الحيرة	25	405	بريطانيا
ساحل عمان	الشارقة	بلدة الشارقة	183	3680	بريطانيا
ساحل عمان	الشارقة	خان	74	1295	بريطانيا
ساحل عمان	دبي	بلدة دبي	335	6936	بريطانيا
ساحل عمان	أبو ظبي	أبوظبي (وموانئ ثانوية)	410	5570	بريطانيا

تقرير عن المراكب الشراعية أعدّه المقيم البريطاني عام 1905:

هناك أربعة عشر نوعاً من المراكب الشراعية الخاصة بالخليج[18]، وهذه الأنواع تختلف اختلافاً جذرياً فيما يختص بالحجم ومقدمة المركب وشكل مؤخرة السفينة، وطول القاعدة بالنسبة للشكل والطول العام. وهناك فروق صغيرة فيما يختص بتكوين عمود الوسط وعمود المؤخرة، كما تختلف أحياناً عن بعضها في الزخرفة، وفي الحفر الذي يزين المظهر العام والجوانب. وفي بعض الأحيان قد لا يظهر أي فرق للمشاهد العادي، وتبدو جميع المراكب كما لو كانت متشابهة لأول وهلة، ولو أن قاعدة التأسيس واحدة فيها جميعاً على وجه التقريب. وكل هذه المراكب تتميز بوجه عام بجمال خاص، يبدو هذا في خطوط تأسيسها خاصة، إذ إنها لا تختلف عن أجمل اليخوت الحديثة رشاقة وجمالاً، ولو أن هناك بعض الاختلاف في الأعمال التشطيبية أو النهائية. وهذه المراكب تسير سيراً جميلاً في البحر كما تقاوم تقلبات الطقس. وفيما يلي وصف عام لتكوين إحدى هذه المراكب، من النوع الكبير الذي يجوب البحار، ويعد هذا الوصف مثالاً للجميع:



هيكل السفينة أو القصعة: يتكون من ألواح خشبية حروفها مشطوفة تقريباً، ومن نوع خشب الغابات المسمى بشجر الساج أو خشب التيك(الذي يستعمل لصنع السفن خاصة). وهذه الألواح تثبت بمسامير في الأضلاع الجانبية بطريقة بدائية لا توحي بأي أمان، ومع ذلك فإن هذه المراكب تعمر وتستمر في العمل مدة أكثر مما يتوقع أي إنسأن. وهذه تزين بمداخل إلى العنابر، ولها مؤخرة عالية، ولها في الداخل وسائل للدفاع، ومراكب الشاطئ العربي تحمل مدفعاً أو مدفعين - يستعمل في هذه الأيام للتحية - أما سفن الحروب فإننا لا نجدها في الخليج حالياً. ولبعض هذه المراكب غلاف أو «كسوة» من خشب سميك سمك نصف مارينة أو كسمك بوصتين مع لوح بالقاعدة سمك بوصة واحدة، وبينها خلطة مكونة من زبدة الكاكاو والصمغ العربي، وهذه الخلطة تجعل المركب قوية التماسك وعظيمة الاحتمال وتمنع دودة التيريدو من اقتحام القاع. وفي الخارج يغطى الغلاف الخشبي (الكسوة الخشبية الخارجية) بمخلوط من الشحم والطلاء الأبيض، وهذان يمزجان جيداً بالغليان لمنع الرائحة الكريهة، ومثل هذا الطلاء يجدد مرتين كل عام. أما أعلى الجوانب فيطلى من الخارج بطلاء من زيت السمك مرتين كل عام، وفي الداخل يستعمل الطلاء نفسه مرة واحدة في السنة، ومثل هذه العملية تمنع تشقق الألواح الخشبية والتواءها.

والقاعدة العامة أن هذه المراكب لها عرض كبير بالنسبة لطولها، ولها مقدمة كبيرة ذات أرضية ترتفع ارتفاعاً حاداً إلى أعلى، وكثير من هذه المراكب له شارات في مؤخر السفينة (الذي قد يكون مربع الشكل أو مدبباً)، والمسافات بين الألواح الخشبية تغطى بقطن خام. ولكل سفينة صارٍ مائل للأمام على الجانبين بزاوية قدرها 15 درجة عن العمودي، وذلك لحفظ ركيزة الوزن الثقيل للقلع في الارتفاع والانخفاض كلما هبت الرياح. ولقد لوحظ أن بعض هذه الصواري كثيراً ما يكون عمودياً تقريباً، وكل صارٍ هو ساق شجرة مهذب تهذيباً بدائياً، ويحصل عليه من شاطئ ملبار، وهذه الأشجار لها ساق مستقيم بطبيعته وتستعمل لهذا الغرض، وفي نهايتها العليا هناك «ثقب بكرة» مثلث في أعلى العمود ليعلق فيه عمود الشراع. وشراع المركب الذي يثبت في الصاري الأمامي يساوي طوله تقريباً طول المركب، ومعروف أنه يزيد على مئة قدم طولاً، ومكون من عدد من العقل المثبتة معاً، وطرفه يضيق تدريجياً نحو الجزء الأمامي أو السفلي، ولكنه عريض عند القمة أو الجزء العلوي، وهو معلق من خلال ثلث طوله، ومثبت بحبال من ألياف جوز الهند في منطقة التصاقه بالصاري. والحال كذلك (أو ينطبق الوصف نفسه) على

الشراع الثانوي، ولكنه أصغر حجماً، وفي الغالب مايكون مكوناً من عقلة واحدة. وشراع المركب مثلث الشكل وله قمة عالية، وفي أغلب الأحيان تكون مقصوصة قصاً جميلاً، وتبعاً لذلك تثبت أفقية عند مؤخرة السفينة.

ويصنع الوطنيون أشرعتهم بالطريقة آلاتية:

تختار مساحة منتظمة مناسبة من الأرض، وتثبت أربعة أوتاد في الأرض في نقاط معلومة تمثل الشكل العام للقلع المراد صنعه، ويمد حبل ويثبت حول هذه الأوتاد، ثم يقص قماش الشراع بطريقة مناسبة للشكل العام، وتخاط مع بعضها ومع الحبل الدائري المكون من ألياف جوز الهند. ويظهر الوطنيون عناية فائقة في قص أشرعتهم. وتقام السفن على ألواح خشبية توضع بالقرب من شاطئ البحر على مقربة من مياه عميقة، وبعد الانتهاء من صنعها تدفع السفينة إلى البحر بوضع قاعها على ألواح خشبية تنزلق عليها، على شرط أن تكون مشحمة لتسهيل عملية انزلاقها، ثم تدفع إلى أمام من كلا الاتجاهين نحو مياه البحر، بواسطة حبال مثبتة في مراسٍ وموضوعة في البحر.

والمركب العربي المسمى «بالدو» قد اختفى كلياً من المنطقة، وهو مشابه في مظهره للمركب من صنف «البغلة»، ولكنة يتميز عنها بوجود دهليز بارز من جهة مؤخرة السفينة، وهي الميزة الغريبة والمميزة لها، وكان لها أحياناً صاريان عندما كان يستعملها القواسم. وكثيراً ما كانت تستعمل سابقاً السفن الخشبية والمراكب الشراعية ذات الصاريين التي يمتلكها الوطنيون في الخليج، وكانت تشترى أصلاً من شركات سفن أوروبية بعد أن تقرر عدم صلاحيتها والإستغناء عنها، فكان العرب يقودونها ويجهزونها بالبحارة.

مدينة كاليكوت الهندية وصناعة السفن

تقع مدينة كاليكوت (تعرف حالياً «كوزيكود») في ولاية كيرلا، وهي على ساحل المليبار المطل على بحر العرب والمحيط الهندي. اشتهرت مدينة كاليكوت بغابات الأشجار ولاسيما شجر التيك، وبتجارة التوابل والحرير. وفي عام 1498 وصلها المستكشف البرتغالي فاسكو دي جاما [19] واستقبله ملكها زامورين بنفسه، وعقد معه إتفاقاً تجارياً،



ونتيجة لأهمية كاليكوت الاقتصادية باتت عرضة للأطماع الأوروبية، واستمر الوضع حتى استطاع السلطان تيبو سلطان ميسور ضمها إلى مملكته، ولكن الوضع لم يستقر ودارت حروب بينه وبين البريطانيين، وفي النهاية هزم تيبو، واستطاع الإنجليز بسط سيطرتهم على المنطقة في عام 1792، وظلت تحت إدارة شركة الهند الشرقية البريطانية، واستمر الوضع كذلك حتى استقلال الهند عام 1947. ومن أشهر موانئ كاليكوت ميناء بيفور، وهو مركز مهم لتصنيع السفن سواء داخل الهند أو خارجها ولاسيما لمدن الخليج خلال القرن الماضي. ونجد في كاليكوت المحلات الكبيرة (العمارات) التي تبيع الأخشاب والحبال والمسامير، وبقية المواد اللازمة لصناعة السفن، كما توفر عدداً من القلاليف الهنود المهرة، والذين يذهبون للعمل في ورش صناعة السفن في دول الخليج. ومنذ زمن بعيد امتدت العلاقة بين الإمارات ومدن ساحل المليبار وكاليكوت خاصة، حيث كان تجار الأخشاب وأصحاب السفن والأساتيد يذهبون إلى هناك للتجارة وشراء الأخشاب [20]، التي تشحن على السفن الكبيرة المبحرة عبر الخليج إلى المدن الخليجية، وتنزل هناك الأخشاب وبقية البضائع في الموانئ الخليجية. وقد بنيت أعداد كبيرة من السفن الخشبية في كاليكوت لأهل الخليج، حيث تتوفر الأخشاب ومواد بناء السفن والأيدي العاملة الماهرة، مما يوفر على أصحاب السفن والتجار مشقة نقل الأخشاب والمواد إلى بلدانهم. ويعد السيد «عبد الله بارامي» من أشهر تجار الأخشاب ومواد بناء السفن في كاليكوت، وقد أخبرني بعض الأساتيد وتجار الأخشاب بأن تعاملهم معه امتد سنوات طويلة، فقد كان السيد عبد الله يمتلك عمارة كبيرة يبيع فيها الأخشاب التي تتميز بالقوة والمتانة مثل خشب التيك والفيني والمتني والجنقلي والفن وغيرها من الأخشاب. وهناك موانىء على ساحل الهند الغربي تشحن منها هذه الأخشاب مثل ميناء الدمن (بالقرب من



بومباي)، وميناء براول (في كوجورات) وميناء كاليكوت (على ساحل المليبار). وتختلف أسعار هذه الأخشاب بحسب نوعها وحجمها؛ فجذوع الأشجار التي تنتج عنها الألواح البانية لجسد السفينة ولأسطحها تباع بالحجم، وتستخدم وحدة لهذا الغرض هي «الكندي»، والتي تعادل 13 قدماً مكعباً. ولكن خشب الساج [21] (وهو أغلى نوع من الأخشاب الهندية وأجودها) يباع أحياناً بالقدم المكعب، وهي وحدة يطلق عليها إسم «كويك»، وأما الأضلاع الداخلة في بناء هيكل السفينة (الشلامين) فتباع بالواحدة أو «بالكورجة» والتي تعادل 20 قطعة. وتختلف أحجام الأضلاع (الشلامين)؛ لذا فهناك وحدة لقياس أحجام الشلمان كذلك تسمى في الهند «كاري»، أي عدد القطع التي يمكن لعربة تجرها الثيران أن تحملها من حجم معين. وهناك مجموعة من الألواح القصيرة التي نتجت عن جذوع شجر صغير الحجم نسبياً، وهذه تسمى محلياً «جكي»، وعادة ما تباع الأخشاب على شكل أعمدة أو جذوع أشجار، ثم تؤخذ إلى مكان على الساحل الهندي مثل خور كالاي، وتنشر يدوياً على هيئة ألواح ذات سماكة معينة. وبعد أن يشتري التاجر شحنة من الأخشاب وتنشر على هيئة ألواح (على شكل أبدنة) فإن كل مجموعة منها تربط وتحزم جيداً، ثم يركب أحد البحارة الهنود عليها ويدفعها عن طريق «الرمح» حتى يصل بها إلى السفينة المطلوبة، وتعرف هذه المجموعة من الأخشاب «بالشواش»، وحين تصل هذه المجموعة من الأخشاب إلى السفينة يرفعها بحارتها على سطح السفينة، ويضعونها في الأماكن المناسبة داخل السفينة وسطحها. وهذه العملية هي عملية هندسية يشرف عليها مساعد الربان من البداية حتى النهاية، إذ إن أي خطأ في تخزين هذه الأخشاب قد يؤدي إلى غرق السفينة (إذا ما خرجت بعض القطع عن مكانها، واتجهت إلى جانب من جانبي السفينة). وفي ما يلي أهم أنواع الأخشاب الهندية وأسعارها (في أواخر الأربعينيات من هذا القرن مطروحة على ساحل الهند) وذلك بالروبية الهندية:

الساج: ويباع عادة بالقدم، وثمن القدم المكعب منه نحو 13 روبية في أواخر الأربعينيات من القرن الماضي. كما يباع هذا الخشب «بالكندي» أيضاً وقد تراوح ثمن «الكندي» الواحد من خشب الساج في المدة ذاتها مابين 130 إلى 170 روبية. وهناك نوع آخر من الساج يسمى ساج كوجين، وقد بلغ ثمن «الكويك» منه نحو 16 روبية. كما أن من أفضل أنواع الساج هو ساج الدمن، والذي كان على هيئة «شلامين» تستخدم في صنع هيكل



السفن الشراعية، وقد بلغ ثمن الكويك منه نحو 24 روبية، وتباع الشلامين من خشب الساج بالوحدة أو «بالكورجة» بحسب حجمها. فهناك مقياس للحجم يدعى «كاري» لقياسها، مثل «كاري» خمسة أو كاري عشرة أو كاري عشرين أو كاري ستين وهي أصغرها. وأكبر الأحجام يقاس بكاري خمسة. وكذلك هناك أعمدة من خشب الساج تسمى مجدفات (قطرها نحو نصف قدم) وطولها نحو 20 قدماً، وتباع بالوحدة والتي قد يبلغ ثمنها نحو 30 روبية أو أكثر قليلاً للعمود الواحد، وأما الألواح القصيرة والصغيرة الحجم (الجكي) والتي يبلغ طولها حوالي 15 قدماً، فتباع بنحو 25 روبية (للجذع).

الفيني: تباع جذوع الأشجار من هذا النوع من الأخشاب (بالكندي) الذي يبلغ ثمنه في المدة ذاتها مابين 80 إلى 90 روبية. وهناك أعمدة من هذا الخشب تسمى «سكتلي»، وهي أعمدة مربعة المقطع متوسطة الطول يحصل عليها بعد نشرها آلياً من جذع شجرة الفيني، وتباع أحياناً بسعر «الكويك» 3 روبيات، وعادة ما يصل الفيني على شكل ألواح (على هيئة أبدنه)، كما يصل كذلك على هيئة أعمدة مستقيمة ومستطيلة المقطع تسمى «مربع بوحز».

المنتيي: وتباع على هيئة جذوع شجر تصلح لاستخراج الألواح منها، ولقد بلغ سعر الكندي مابين 62 إلى 65 روبية. كما أن هناك شلامين من هذا النوع من الأخشاب تباع بالكورجة.

الجنقلي: ويأتي على هيئة جذوع أشجار مستقيمة صالحة كقاعدة للسفن (بيص)، كما تأتي أحياناً على شكل ألواح وشلامين. وقد بلغ سعر الكندي منه ما بين 50 إلى 65 روبية. وهناك نوع يسمى جنقلي أبيض، وهو أرخص سعراً من الجنقلي الأسود أو البني.

الفن: وينقسم إلى نوعين: فن أصل وفن إبراهيم، أما الأول فلا يأتي إلا على شكل جذع شجرة مستقيم يصلح صارياً للسفن الشراعية، وأما النوع الآخر فيأتي على شكل أعمدة تصلح عوارض ترفع عليها الأشرعة (الفرامن). وقد بلغ سعر صاري (فن أصل) طوله 25 قدماً وحجمه 5 كندي ما قيمته 147 روبية(عام 1969). كما بلغ سعر عمود (فن إبراهيم) طوله 31 قدماً وحجمه 5 كندي ما قيمته 111 روبية.

خشب أحمر: وهي ألواح منفصلة من خشب الفيني أو قطع من الأخشاب المستقيمة، وقد بلغ سعر الكورجة منه (20 لوحاً) نحو 330 روبية.



لوح همبة: يأتي على هيئة ألواح منفصلة قصيرة نسبياً تستخدم أطراف للمجاديف (الصفوف)، وقد بلغ ثمن اللوح الواحد نحو 7 روبيات، ومن أشهرها لوح «تارجيلي». ويلاحظ عند شراء هذه الأخشاب أن هناك تكاليف النقل، والتي يجب أن تضاف إلى ثمن شراء الأخشاب قبل شحنها إلى الخليج.

واستمرت عملية استيراد الأخشاب من الهند حتى عام 1981 عندما أصدرت الحكومة الهندية قراراً بمنع تصدير الأخشاب، ولاسيما خشب الساج (التيك)، وقد كان لهذا القرار أثر سلبي في صناعة السفن في الخليج، كما قلص إلى درجة كبيرة حجم صناعة السفن في الإمارات، وعدد السفن التي تصنع؛ إذ أدى الى انخفاض كبير في أعداد السفن التي تبنيها ورش صناعة السفن في الإمارات نظراً لاعتمادها الكبير على خشب الساج الذي يشكل هيكل السفينة والألواح الأساسية اللازمة لإنتاج السفن لما يمتاز به من صلابة ومتانة.

الأثر الاقتصادي لصناعة السفن

كان لمهنة صناعة السفن في دولة الإمارات العربية المتحدة ولاسيما في القرن الماضي أثر كبير في الأوضاع الاقتصادية، إذ إن هذه المهنة - التي كان يمارسها المواطنون - كانت توفر للسكان جميع أنواع السفن المطلوبة، والتي كانت الوسيلة الأساسية لكسب الرزق، كان البحر مصدر الرزق الأساسي للغالبية العظمى من السكان، فالتاجر يحتاج للسفن ليسافر بها إلى المدن والبلدان البعيدة لبيع بضائعه، وتاجر اللؤلؤ يحتاج السفينة ليرسلها مع البحارة من أجل صيد اللؤلؤ، كما يسافر بالسفينة ليعرض اللؤلؤ على تجار المدن الأخرى ويبيعه لهم، والنوخذا « الربان » يحتاج السفينة ليسافر عليها ويقودها؛ فهي إما ملكه أو يعمل عليها مقابل أجر يلبي احتياجاته المعيشية، وكذلك يستفيد من تلك السفن المسافر والغواص والبحار، حتى السفن الصغيرة تستعمل لصيد الأسماك وللتنقل بين مدن الخليج، وهناك العبرة التي تنقل الناس بين ضفتي الخور، إضافة لتوفير دخل للجمارك المحلية مما يدفعه أصحاب السفن من رسوم وضرائب، كما أن القلاف يستفيد من هذه الصناعة فهي مصدر رزقه. ومن هنا فقد أسهمت مهنة صناعة السفن في ازدهار الاقتصاد، وأمنت مصادر دخل لغالبية سكان الإمارات، كما وفرت لهم أهم غذاء وهو السمك، إلى جانب المواد التي تجلب من الخارج بالسفن، كالمواد الغذائية والملابس والأدوات المنزلية والسلع الأساسية وغيرها، كل هذا يدل على أهمية مهنة صناعة السفن،



ولذا استحق صناع السفن تكريم الناس، واحترامهم لما يبذلونه من جهد طوال اليوم لأجل إنتاج سفن تساعد الناس على قضاء حوائجهم، وتوفر لهم سبل العيش الكريم، كما توفر لهم موارد الرزق الرئيسية.

هوامش الفصل الأول

1 من مقابلة مع الأستاذ محمد راشد عبد الله.
2 من مقابلة مع الأستاذ محمد خميس بو هارون.
3 من مقابلة مع الأستاذ عبيد جمعة بن سلوم.
4 الكويت وتاريخها البحري ـ أحمد عبد العزيز المزيني. ص 35.
5 من مقابلات مع صناع السفن.
6 من مقابلة مع الأستاذ محمد بو هارون والإستاذ عبيد جمعة بن سلوم.
7 من مقابلة مع الأستاذ محمد راشد عبد الله.
8 من مقابلة مع الأستاذ محمد بو هارون.
9 من مقابلة مع الأستاذ راشد عبيد شطاف.
10 الأساتيد المذكورون في القصيدة هم:
بو راشد هو الأستاد محمد راشد عبد الله، وبوحسن هو علي بن سالم آل رابوي، وبن طارش هو محمد بن طارش، وربيع قلاف من صور . وقد وصف الشاعر الأساتيد بأنهم من صناع السفن الجيدين ومن أسر عريقة وأنهم كرماء، كما أورد شاعر كلمة «خدم» ويعني بها مهنة القلافة كما تسمى محلياً.
11 يصف الشاعر العاصفة الشديدة وكأنها غضب، وقد دمرت العاصفة بيوتاً وأشجاراً كثيرة وبعض السفن ومنها بتيل، كما سقط بعض النخيل في مدينة خت.
12 مقال «أثر البيئة البحرية على الأمثال» فالح حنظل ـ جريدة الاتحاد ـ 30 يونيو 1988.
13 ماركو بواو (1253ـ1324) رحالة إيطالي زار الكثير من الدول وسجل مشاهدات في كتاب ولاسيما رحلاته إلى بلاد الشرق.
14 التأثير الأوروبي في صناعة السفن في الخليج ـ د. فاطمة سهيل المهيري. مجلة ليوا ـ العدد 9 ـ سبتمبر 2004ـ مركز الوثائق والبحوث ـ أبو ظبي.
15 الإمارات العربية المتحدة أمة بحرية ـ إصدار وزارة الأعلام والثقافة ـ أبو ظبي.
16 الاتفاقيات السياسية والاقتصادية بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا. ص77 ـ علي محمد راشد ـ إصدار اتحاد كتاب وأدباء الإمارات ـ الطبعة الثانية 2004.
17 وثائق تاريخ الإمارات ـ المجلد الرابع ـ تحقيق د. محمد مرسي عبد الله ـ ص 357 ـ لندن.
18 دليل الخليج ـ ج. لوريمر ـ الجزء السادس «التاريخي». ص 3187 ـ ديوان حاكم قطر.
19 فاسكو دي جاما: مستكشف برتغالي (1460ـ1524) ـ واستطاع بسفنه أن يصل إلى الهند عام 1498.
20 من مقابلة مع الأستاذ محمد راشد عبد الله.
21 صناعة السفن الشراعية في الكويت ـ د. يعقوب الحجي ـ ص 351 ـ الكويت.

الفصل الثاني





طريقة بناء السفن



أولاً: المــواد المستخدمة في صناعة الســفن

الأخشــاب:

نظراً إلى الافتقار إلى غابات وأشجار ضخمة وقوية في الخليج وفي الإمارات تصلح لبناء السفن الكبيرة خاصة والتي تصلح للإبحار في المحيطات ولعبور القارات؛ كان أهل الإمارات يستوردون تلك الأخشاب من الهند، فساحل الهند الغربي قد اشتهر بالمصادر الغنية بالأخشاب بشتى أنواعها وأحجامها.

وكانت مدينة كاليكوت على الساحل الغربي للهند مصدراً رئيسياً لتصدير الأخشاب إلى مختلف موانئ الخليج وشبه الجزيرة العربية.

وقد كانت الأشجار في الهند تقطع وتفرز مكوناتها من جذوع وأغصان بعناية فائقة نتيجة خبرة طويلة. فهناك الجذوع التي تعد لكي تكون قواعد للسفن، أو الألواح البانية لجسد السفينة، كما تقطع بعض الجذوع على شكل أعمدة مربعة المقطع تسمى «حطباً مربعاً» أو حطب «سكتلي»، كما تفرز الجذوع الصغيرة (غير كاملة النمو) من خشب الساج؛ لكي تباع كألواح للسفن الصغيرة، وتسمى «جكي». وأما الأغصان فيقطعها قلاف كبير على شكل «شلامين» أو «عطف»، وذلك للاستفادة من أغصان الأشجار استفادة كاملة. وقد تباع الأشجار غير كاملة النمو على شكل أعمدة مستديرة «حطب كول»، لكي تستخدم أعمدة تقف عليها السفن (مجدفات). وسوف نذكر كل نوع من هذه الأخشاب ومواصفاته واستخداماته في الصفحات التالية:



خشب الســاج

الاسم المحلي « ساج » - « تيك».

يعد هذا النوع مقارنة بغيره من الأخشاب بمنزلة الذهب إلى باقي المعادن؛ فمميزاته

كثيرة وكبيرة، ويكفي أنه أفضل خشب يمكن أن تصنع منه السفن على الإطلاق.



ويتميز خشب الساج بمقدرته الفائقة على مقاومة الماء لصغر مسامه، ولوجود مادة دهنية فيه تسمى محلياً «الدسم» تجعله لا يتأثر بالماء، كما تجعل قطعه وتكييله أسهل. وتتميز شجرة الساج بطولها الذي قد يصل إلى 133 قدماً (40 متراً). كما أن خشب الساج يتميز بلونه الذهبي الجذاب الذي لا يتغير مع الزمن، مما يضفي جمالاً على خشب السفينة التي تصنع منه، وكذلك يتميز برائحته التي تشبه رائحة الجلد.

يستخدم خشب الساج للألواح خارجية للسفينة، كما يستخدم في أسطح السفينة نظراً لمقاومته الشديدة للرطوبة والحرارة وعدم انكماشه بعد أن يجف. وأما الأفرع المقطوعة من شجرة الساج فتستخدم أضلاعاً داخلية للسفينة تربط بها ألواح الجسد أو هيكل السفنية الخارجي، وتسمى بـ «الشلامين». ويمكن القول إن خشب الساج يدخل في بناء معظم أجزاء السفينة، وأما صلابة خشب الساج فهي كبيرة، مقارنة بوزنه. وفي الهند نجد أفضل أنواع الساج قاطبة ولاسيما في الجزء الجنوبي الغربي منها المعروف بساحل المليبار، والجزء الشمالي الغربي منها المعروف بالدمن (إلى الشمال من بومباي). وتعد مدينة كاليكوت على هذا الساحل من أهم الموانئ لتصدير مثل هذا النوع من الأخشاب.

كما أن شجر الساج ينمو في كل من سريلانكا وبورما وتايلاند وإندونيسيا وفي إفريقيا كذلك.

خشب الجنقلي

الاسم المحلي « جنقلي ».



الجنقلي أو الجنكلي خشب صلب بين اللون ذو كثافة عالية ولا ينمو إلا في الهند وبورما، وقد يصل ارتفاع الشجرة إلى 93 قدماً (30 متراً). وهو الخشب الأمثل للقاعدة «البيص» التي تبنى عليها السفينة، وقلما يستخدم لأغراض غير هذا الغرض



نظراً لمقدرته على امتصاص الصدمات، وصعوبة تكسره كالساج مثلاً. فهو مرن مع صلابته، ولا ينكسر ولا يتشقق طالما كان مغموساً بالماء، ولكنه عرضة للجفاف والتشقق إذا ما وضع في بيئة حارة وجافة، لذا يحفظ هذا الخشب تحت سطح الماء في أماكن صناعة السفن حتى وقت استخدامه. ويأتي خشب الجنقلي إلى الخليج على هيئة جذع شجرة طويل ومستقيم، ولا يستخدم هذا النوع من الخشب في الألواح التي يبنى منها جسد السفينة إلا نادراً.

خشب الفيني

الاسم المحلي « فيني ».

استخداماته محدودة في صناعة السفن، ولكنه كبير الفائدة نظراً لتميزه عن غيره من الأخشاب بمقدرته الكبيرة على الالتواء والثبات في مكانه، وقلة تمدده مثل غيره من الاخشاب، ولذا فهو مثالي لصنع لوح « للتريج »، وهو اللوح العلوي النهائي من جسد السفينة وذلك لأنه « يسمت الجسد » أي يشده إلى بعضه بعضاً كما الحزام، كما أن لوح الفيني يستخدم داخل جسد السفينة كالألواح المسماة «الحزامات» ، وهي التي تربط الأضلاع مع بعضها بعضاً. إلى جانب أنه يستخدم في صنع «الكمر» و«الحياب» و«الكاتلي». وتشتهر الهند بهذا النوع من الأخشاب التي تصدر منها على شكل ألواح طويلة قد تصل إلى 70 قدماً (21 متراً).



خشب المنتيي (المنطيج)

الاسم المحلي « منطيج » [1].

يأتي بعد خشب الساج من ناحية الأهمية، كما أنه أرخص سعراً منه. ولقد كانت بعض السفن تبنى في الكويت، بحيث يكون ثلثها السفلي من ألواح الساج، والثلثان الآخران من ألواح الساج. والسبب هو أن لوح المنتيي لا يستخدم في الأجزاء التي تكون عرضة لأشعة الشمس، فهو لا يقاوم الحرارة والجفاف مثل خشب الساج. ويستخدم المنتيي كذلك في



صنع لوح «الكمر» و«القيطان» كما تصنع منه دفة السفينة أو «السكان».

خشب الفـن

الاسم المحلي «فـن».

خشب الفن مثالي حين يستخدم لصناعة صوار للسفن، فهو يلين ولا ينكسر بسهولة، ويتميز بالصلابة والقوة، كما أنه غالباً ما يكون مستقيماً، ويبلغ طوله نحو 90 قدماً أو يزيد.

خشب باكة

خشب الباكة أسود اللون صلب، ويأتي على هيئة جذوع شجر قصيرة وغير مستقيمة، لذا اقتصر استخدامه في صنع ألواح «الزبدرة» على أطراف جسد السفينة. كما يستخدم لصنع «الدراريب» لمنع الأمواج من التسرب على سطح السفينة. وهو من أرخص الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن، ويستورد من الهند.

الميــط

الميط خشب صلب يأتي على هيئة أغصان تصلح « للشلامين » أو الأضلاع الداخلية للسفن، وهو يأتي من بر الصومال (من قرية ميط إلى الشرق من ميناء بربرة).

القــرط

وهو خشب صلب وقوي كالحديد، ويزرع محلياً في الإمارات، وفي ساحل الباطنة في عمان، وهناك توجد أنواع محلية أخرى من الأخشاب هي «السمر» و«الغاف» و«السدر» والتي تستخدم في صناعة السفن أيضاً.


السمر


الغاف


القرط



خشب الفنص

الاسم المحلي «فنص».

خشب لا يستهان به في صناعة السفن، ولا سيما صناعة الأضلاع الداخلية للسفينة، فهو خشب صلب وقوي ويحل محل الساج في العديد من الاستخدامات. ويستخدم الفنص أحياناً ألواحاً لجسد السفينة السفلي لمقدرته الكبيرة على مقاومة الحرارة والجفاف.

كما أنه أفضل أنواع الخشب لصنع الفلس (وهي قاعدة مربعة الشكل يرتكز عليها الصاري في جوف السفينة)، وذلك لمقدرته الفائقة على تحمل الأثقال ولصلابته المتميزة وصعوبة تشققه. ويمتاز خشب الفنص بلونه الذهبي وبصلابته، وقد يستخدم في بعض الحالات قاعدة للسفينة.

المواد العضوية المستخدمة في صناعة السفن

هناك العديد من المواد العضوية الأولية التي تستخدم في صناعة السفن، وبعد الانتهاء منها ولاسيما عند قلفطتها وإعدادها للسفر. ومن أهم هذه المواد التالي:

الحل

زيت أبيض اللون يستخرج من جوز الهند، ويستخدم في قلفطة السفينة أو سد الفتحات التي تكون بين الألواح، إذ تشبع فتائل من القطن بهذا الزيت، وتدخل إدخالها بين الألواح لمنع تسرب الماء من خلالها إلى داخل السفينة. ومن أهم فوائد الحل هو منع تعفن الفتائل بواسطة الماء.

الشونة



الشونة مزيج من الجير وشحوم الأغنام، فبعد أن يذاب الشحم في قدور كبيرة يضاف إليه كمية من الجير المسحوق ويخلط جيداً، ثم يطلي البحارة أسفل السفينة بهذه المادة مستخدمين أياديهم. والشونة

مادة فعالة تحفظ ألواح السفينة من الحيوانات البحرية (Toredo) التي تلتصق بها وتتلفها نتيجة للحفر التي تتركها على الألواح. والشونة مادة استخدمت من قديم الزمان في الخليج، وما زالت تستخدم حتى هذا اليوم، ليس في الخليج فحسب؛ بل في جيمع موانئ الهند وإفريقيا الشرقية.

الصل

زيت يستخرج من سمك السردين (العوم) أو من كبد سمك القرش، وهي مادة لا غنى عنها لطلاء السفن من الداخل والخارج قبل إنزالها للبحر. فهي تحفظ الألواح من التآكل ومن حرارة الشمس وتطيل عمر السفينة. ومع أن لها رائحة مزعجة إلا أن الطلب عليها لم يتوقف منذ أن صنعت السفن في الخليج وحتى هذه الأيام. ولقد كانت منطقة سيحوت على ساحل المهرة في اليمن أفضل مصدر للصل المستخرج من سمك السردين، ويأتي بعده الصل المستخرج من كبد سمك القرش من الهند.

المغـــر

هناك مادة معدنية حمراء تأتي من جبل هرمز على الساحل الغربي لإيران، ومن جزيرة أبي موسى، وتستخدم لوضع علامات على الخشب عند صناعة السفن باستخدام القلم، نظراً للونها الأحمر الفاقع، فهي بمنزلة الحبر للقلم. ويستخدم المغر بعد إذابته بالماء في طلاء أسفل الشلامين، حتى يعرف الصناع مدى اتصال الشلمان باللوح أسفله، وذلك بالتعرف على الأثر الذي يتركه اللون الأحمر على اللوح.



قماش الشراع

يسمى في لغة البحر «الغزل»، وهو قماش سميك من القطن يستخدم لصنع الشراع. ويصنع في الهند، ويأتي على هيئة لفات يبلغ عرض الواحدة منها 1,5 قدم أو ثلاث أقدام. ولقد أمدت الهند جميع بلدان الخليج بهذا القماش الذي لم يكن هناك غنى عنه لأي سفينة شراعية.

الحبــال

جميع الحبال المستخدمة على سطح السفن الشراعية كانت تأتي من الهند، وتصنع من





ألياف جوز الهند. وهي مختلفة السماكة تبعاً لتعدد استخداماتها. فهناك الحبال السميكة لرفع الشراع وتأتي على هيئة لفة دائرية الشكل تسمى محلياً «بيطة»، كما تأتي على هيئة حبال متوسطة السماكة وتسمى «كمبار». ويعد ساحل الهند الغربي أفضل مصدر لهذا النوع من الحبال.

الدامـر

مادة صمغية تستخرج من بعض الأشجار في الهند، وتأتي على هيئة قطع متوسطة الحجم مائلة للاصفرار، وتطبخ هذه القطع على النار مع القليل من الصل، ويستخدم المزيج السائل طلاء يمنع الأخشاب السفلية للسفينة والمعرضة للماء من التعفن. ومن أشهر استخدامات الدامر وضع كمية منه عند موضع اتصال الأعمدة الأمامية للسفينة (الأميال) بالقاعدة «البيص»، وهو ما يسمى القفل. كما يوضع بين القاعدة ولوح «الجافتوه» فوقها. وكذلك تشبع به فتائل من القطن وتلف حول المسامير التي تربط ألواح السفينة (بعد أن يطبخ مع قليل من الصل) لمنع المسامير من الصد أو التآكل.



الأدوات المستخدمة في صناعة السفن

لا تستغني صناعة السفن عن الحدادين؛ فالحدادون هم الذين يمدون الصناعة بكل ما تحتاجه من مسامير لربط الألواح بجميع أنواعها وأحجامها. كما كانوا يصنعون المراسي (الأنجر والباوره) وأدوات الصناعة مثل المسامير والفأس (الجدوم) والمنشار والمثقب أو المجدح وغيرها.

من أهم الأدوات المستخدمة ما يلي:

المجدح (المقدح)

هو المثقب ذو القوس والوتر، وهو هندي الأصل، ويتكون من قطعة خشبية، أسطوانية



الشكل، رأسها من الحديد مدبب الطرف، وحين يدار بالقوس يحدث ثقباً في اللوح قبل تثبيته بالمسامير، حتى لا يتشقق اللوح من جراء دق المسامير به.

وتستخدم كلمة «تفشيت» بمعنى التوسيع أو التثقيب، فمثلاً يقال: تفشيت نصف إنش أو تفشيت ربع إنش، أي بمعنى ثقب قطره نصف بوصة أو ربع بوصة.









ويستخدم القلاف من ثلاثة مقاسات من تلك المثاقيب إلى أربعة، وكل مقاس له مسمى معين مثلاً:

1ـ مجدح تفشيت 1/2 بوصة.

2ـ مجدح تيسير 1/2 ,1/4 بوصة.

3ـ مجدح صغير بوريمة. . وهذا أصغر نوع، ويستخدم لإعداد ثقوب للمسامير الصغيرة التي تستخدم في إعداد الأشياء الدقيقة.

وكل «مجدح» له «ريشة» خاصة به، ولا تتغير «الريشة» وإنما يتغير القوس الذي في «المجدح» ويسمى «كمنجة». و«المجدح» من الأدوات التي يصنعها النجار أو «القلاف»، «الريشة» فيقوم بصناعتها الحداد.

المنشـار

يستخدم المنشار اليدوي كثيراً في صناعة السفن لقطع الألواح وتسوية سطحها في موضع اتصالها ببعضها ببعض، وهو مختلف الأشكال والأحجام، ولا غنى عنه في صناعة السفن. وللمنشار المستخدم في الخليج أسنان مائلة إلى الداخل تقطع الخشب حين جذب المنشار باليد باتجاه القلاف الممسك به.







وهناك أربعة أنواع من المناشير تستخدم في فن القلافة، ولكل نوع اسم ووظيفة، وغالباً ما يكون اسم المنشار مأخوذاً من الوظيفة التي يؤديها ذلك المنشار، وهذه الأنواع هي:

1ـ منشار قبا أو «جبا».

2ـ منشار فجاج.

3ـ منشار تشريح.

4ـ منشار تنعيم القبا.

والسبب في هذه التسميات وفي هذا التسلسل أن ألواح الخشب عندما تصف وتلصق مع بعضها بعضاً لا تكون مستقيمة الأطراف، ولتسوية الأطراف يستعمل «القلاف» في البداية منشار « قبا »، وهو ذو أسنان كبيرة تأكل الخشب عندما تنخفض وترتفع بين شقي اللوحتين، ولكن هذا لايؤدي الغرض تماماً في تسوية جزأي التلاقي، فيستخدم القلاف المنشار الذي يليه، فيسوي أكثر بين اللوحين، ثم الذي يليه إلى أن ينتهي، وبعد الانتهاء من استخدام آخر منشار يصبح طرفا اللوحين مستويين تماماً، فلا يكاد النور أو الهواء يمر خلال الشق بينهما لتمام التصاقهما.





الجـدوم (القدوم):

فأس من الحديد ذات حافة من الفولاذ، تستخدم كثيراً في تشذيب الأخشاب وتسوية سطوحها، وتقشير السطح وتسويته، وتحتاج إلى مهارة وإتقان في استخدامها. وهناك قلاف متخصص في هذه العملية بالذات لما تتطلبه من مهارة وتدريب. فالجدوم (الفأس) من أهم الأدوات المستخدمة في صناعة السفن.

المطرقـة

وهي أداة أساسية ورئيسية في أعمال النجارة والقلافة، وزاد استخدامها وتكثف في صناعة السفن بعد استخدام المسامير الحديدية بدلاً من الحبال.



وتستخدم كثيراً في دق المسامير وتثبيت الألواح المكونة لجسد السفينة، وللقلاليف مطرقة خاصة تساعدهم في دق المسامير الكبيرة والصغيرة. وقد يتخصص أحد القلاليف في استخدام المطرقة ودق المسامير، لما لهذه العملية من أهمية في صناعة السفن، ويسمى هذا القلاف ضارب المسامير، وأحياناً يكون الطرق وفق إيقاعات ونغمات جميلة.



وهناك عدة أنواع من المطارق منها:

1ـ المطرقة أم نير.
2ـ المطرقة أم شغوة.
3ـ المطرقة الخشبية.

والمطرقة «أم نير» استخدمها القلافون في الماضي، وهي رأس حديدي فيه حزام: جزء للطرق، والجزء الخلفي يستخدم لخلع المسامير غير الصالحة بإدخالها في الثقب الخلفي وسحبها.

والمطرقة «أم شغوة» هي المستعملة والمعروفة في هذه الأيام، وتستخدم مع المطارق أداة أخرى تسمى «شباصة»؛ وهي قضيب من الحديد بسمك بوصة واحدة وعريضة في مقدمتها ومشقوقة بانحناء في اتجاه واحد، وتستخدم لخلع المسامير الكبيرة، وذلك لأن المطرقة «أم شغوة» صغيرة، ولا تقوى على خلع المسامير الكبيرة، والتي تتراوح أطوالها من 4 ـ 15 بوصة.

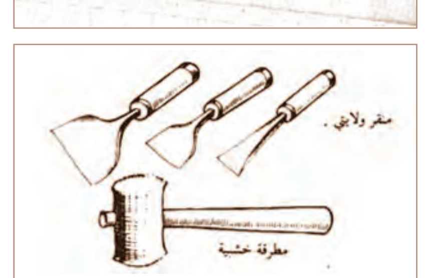
السكني

تصنع من الحديد وتستخدم لتثبيت الألواح والشلامين في مواضعها مؤقتاً ريثما يتم تثبت بواسطة المسامير، وهي ذات أطوال مختلفة وعظيمة الفوائد والمنافع.

وكان يسميها الأولون «الهواسة» أي الضاغطة، ويسميها بعضهم «سكنجة»، وقديماً كانوا يستخدمون الحبال لأداء مهمتها.







المنقـر

قطعة من الحديد حادة الطرف كالسكين تدق بالمطرقة فتقطع أطراف الألواح بسهولة ويسر، وهي عظيمة الفائدة على الرغم من بساطتها، وللمنقر عدة أحجام مختلفة. والمقصود بالحجم طرف «المنقر» القاطع وحجمه عادة من بوصتين إلى أربع بوصات.

وللمنقر مقبض خشبي يمسك منه في أثناء العمل ويسمى «الأنصاب» وفي رأس «الأنصاب» وهو الجزء المعرض للطرق توضع حلقة حديدية تمنع تشقق المقبض الخشبي. ومنه نوع يصنع محلياً ويتميز بالقوة والصلابة ويسمى «ولايتي».

الرنـدة

ويطلق عليه اسم «الفارة»؛ وهي أداة حديدية أو خشبية في وسطها من الأسفل أداة حادة مهمتها الأكل من الخشب لتقليل سمكه أو تنعيمه وتسويته من الجوانب خاصة.

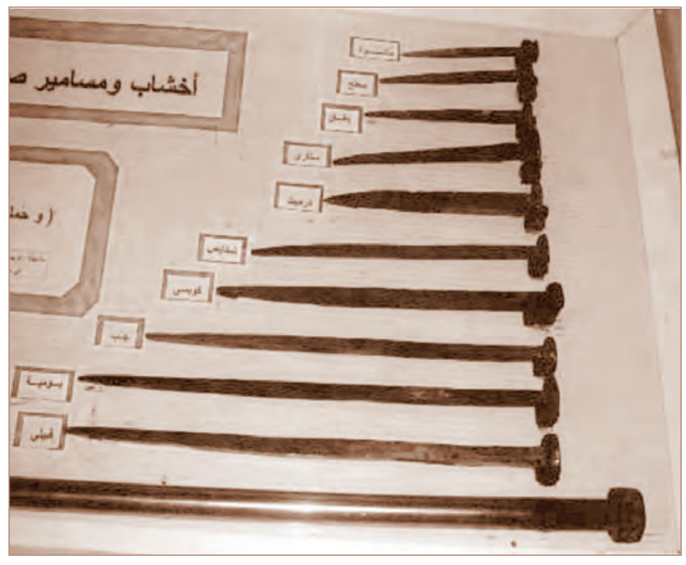
القوبـار

أداة حديدية صلبة طرفها على شكل نصف دائرة حادة جداً، حتى يسهل حفر تجويفات في الألواح بواسطتها، وبذلك يسهل تثبيت المسمار باللوح، فلا يظهر فوق سطح اللوح حين تثبيته به.

المساميـر

جميع المسامير الداخلة في صناعة السفن كانت تصنع يدوياً بواسطة الحداد، وهي مختلفة الأحجام والأشكال؛ فهناك المسمار العادي، وهناك المشر، وهناك الكويسي والكوري، وهناك الجاويات والتي قد يصل طول الواحد منها إلى المتر الواحد، وهناك اللنقونية وهناك المسمار الولايتي.

وهنالك العديد من الأدوات الأخرى التي يستخدمها القلاليف مثل المفراص والقلم، وهو قطعة من عود الأخشاب يشق في الطرف، ويصبح على شكل زاوية حادة



يمكن التحكم في فتحته بحسب الطلب. ويغمس القلم بمادة المغر، ويستخدم في وضع خطوط على الألواح في المواضع المراد تشذيبها، وهو كذلك عظيم الفائدة على الرغم من سهولة صنعه واستخدامه، وأما المفراص فهو مسمار غليظ من الحديد أحد طرفيه حاد.

الأدوات التي يستخدمها صانع السفن (الأستاد)



الأستاد أو صانع السفن هو الذي يصمم السفينة، ويحدد أطوالها ومواصفاتها، وهو الذي يحدد طبيعة العمل للقلاليف. ويعتمد بناء السفينة ومواصفاتها على خبرته وفنه. وهو يستخدم بعض الآلات اليدوية البسيطة التي لا تتطلب منه حتى مجرد القراءة والكتابة. وهذه الأدوات هي:



الهنداسة

وهي قطعة من النحاس تشكل على هيئة ربع دائرة عليها خطوط تبين مقداراً معيناً من الزوايا، وبين كل خط وآخر مسافة تدعى الخن. وكل خن يساوي خمس درجات ونصف تقريباً،

وفي رأس الهنداسة خيط معلق به ثقل من الحديد يحدد مقدار الزاوية أو ميلان العمود المراد تثبيته في السفينة. ولولا الهنداسة ما كان بالإمكان التأكد من اتزان السفينة على سطح الماء بعد الانتهاء من صنعها، والهنداسة تأتي عادة من الهند.

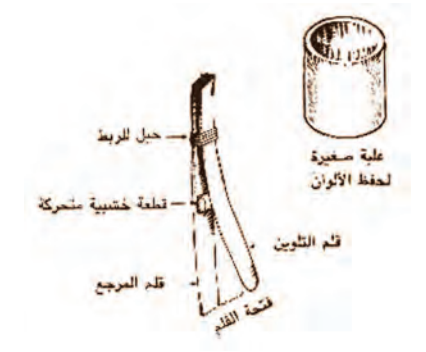


البِلـد

ثـقـل مـن الحديـد مـعـلـق بـخـيـط، ويستخدم للإسقاطات العمودية عند صنع السفينة، كما يبين البلد استقامة عمود المقدمة والمؤخرة على القاعدة، إلى جانب العديد من أجزاء السفينة التي لولا البلد لما كان بالإمكان تثبيتها.

الخيط والمغر

يستخدم الأستاد خيطاً قوياً يغمسه في إناء به مغر أحمر، ثم يمده فق اللوح كي يسويه القلاليف حسب هذا الخط.



ميزان الماء

ويستخدمه الأستاد للتأكد من استواء القاعدة على سطح الأرض قبل بدء العمل في صنع السفينة، كما يستخدم الأستاذ أحياناً مسطرة تدعى الفوت أو المتر لإجراء بعض قياسات الأطوال [2].

ثانيــاً: مراحل بنـاء السفـينة

تعرف مهنة صناعة السفن الخشبية في منطقة الخليج العربي تعرف القلافة، وصانع السفينة يسمى «قلافاً»، وهي من المهن الفنية العريقة التي اشتهرت بها منطقة الخليج العربي منذ القِدم. والقلافة تعني ربط أجزاء الخشب بالحبال، أو خياطتها كما يخاط القماش، وهذا ما كان يحدث في الماضي قبل استخدام المسامير الحديدية في منطقة

الخليج العربي. فقد كانت السفن قديماً تبنى بواسطة الحبال، وتشد جميع أجزاء هيكليتها وألواحها بألياف شجر النارجيل. وعلى الرغم من اختفاء طريقة بناء السفن بالحبال (القلافة) بعد أن حلت محلها طريقة بناء السفن بواسطة المسامير الحديدية؛ إلا أن التسمية استمرت تعريفاً لهذه المهنة العريقة. وتنسب «قلافة» السفن إلى «القلاف» الذي يسوي الأخشاب وينجرها ويقلفها وينتظم في حرفة «قلافة» السفن عدد من العمال المهرة يشرف عليهم رئيس القلاليف، ويعرف بـ «الأستاد» الذي يوجه العمال بحكم خبرته في صناعة السفن، وهو بمنزلة المهندس للسفينة وواضع تصميمها وخطوطها الرئيسية بالتدريب والممارسة. نستنتج مما سبق أن هناك طريقتين تتبعان لبناء السفن في منطقة الخليج العربي هما:

أولاً: قلافة السفن بواسطة الربط أو خياطة ألواحها بإستخدام الحبال وهي الطريقة القديمة.

ثانياً: بناء السفن أو «القلافة» باستخدام المسامير الحديدية.

وسوف نعرض لكلا الطريقتين فيما يلي بشيء من الإيجاز:

أولاً: بناء السفن باستخدام الحبال

توضح النصوص الأولى بما لا يدع مجالاً للشك أن المراكب العربية الأولى لم تستخدم المسامير بتاتاً، ولكن كانت ألواحها تثبت مع بعضها بحبال مصنوعة من قشرة ثمرة جوز الهند، وقد تبدو هذه الطريقة بسيطة لصناعة مراكب تخوض عباب المحيط؛ ولكن جميع المؤرخين القدامى اتفقوا على أن تلك الطريقة الغريبة لبناء المراكب كانت هي الطابع المميز للمراكب العربية. وكانت طريقة استخدام الحبال في بناء السفن هي الطريقة المستخدمة في دول منطقة الخليج العربي.

طريقة بناء السفن بالحبال:

توضع أولاً قاعدة المركب، وهي قاعدة مستطيلة تضيق حول طرفيها لتناسب المقدمة والمؤخرة. ولا تنقد هذه العملية بتثقيب الألواح الخشبية المستخدمة بل بلصقها. بعد ذلك يتم تثقيب حافة اللوح عدة ثقوب بين كل منها مساحة من بوصتين إلى ثلاث بوصات، ثم تشق شقوق عمودية بين الألواح لكي تتساوى الخياطة مع سطح الهيكل، وتتم القلفطة





والخياطة في وقت واحد. أما الحبال فتفتل من ألياف جوز الهند أو تكون من النايلون في الحالات النادرة. وتحشر الألياف بين الألواح. وتتم عملية الخياطة كلها دفعة واحدة، وفي اتجاهين متعاكسين، وتشبه هذه الطريقة، الطريقة المستعملة في صنع المراكب في شرق إفريقيا من النوع المعروف باسم «شيبى». وبعد إتمام بناء الهيكل تضاف أضلاع أخرى على دفعات مما يتخلف من الألواح. وتثبت هذه الألواح بعقد من الليف تمرر في الثقوب اثنتان منهما على كل جانب من الأضلاع. وأخيراً تضاف دفة صغيرة في مواضع يتوازى مع سطح الماء، وتوجه بحبال متصلة بالحاجز الأعلى للمؤخرة [3].

ثانياً: بناء السفن باستخدام المسامير الحديدية

ابتدأ استخدام المسامير الحديدية في بناء السفن في منطقة الخليج العربي مع بدايات الغزو البرتغالي للمنطقة في القرن السادس عشر الميلادي. وقد غدت المسامير الحديدية عاملاً أساسياً في بناء السفن، وذلك لتثبيت أخشاب هيكل السفينة وربط ألواح البدن بالهيكل، وبدأت تختفي شيئاً فشيئاً طريقة خياطة الألواح بالحبال التي كانت مستخدمة قبل ذلك، وحلت محلها طريقة بناء السفينة بواسطة المسامير الحديدية، وانتشرت في معظم دول الخليج العربي.

وصف بناء السفينة

بعد أن يتفق مالك السفينة والأستاد على سعر السفينة الجديدة «أوشار»، وعلى طولها وارتفاعها ونوعية الأخشاب التي سوف تستعمل في بناء السفينة؛ يختار الأستاد مجموعة من القلاليف، وأحياناً يكونون ممن يعمل مع الأستاد منذ مدة، وتبدأ عملية بناء السفينة باستعمال أدوات بسيطة وبدائية، ويكون تصميم السفينة بالكامل في رأس الأستاد وحده،

فلم يكن هناك خرائط أو رسومات هندسية تستعمل في بناء السفينة، فجميع المقاسات والتصاميم للأشكال المختلفة لتلك السفن يستعان بها من ذاكرة صانع السفينة «الأستاد».

وفيما نورد مراحل أو خطوات بناء السفينة والتي وصفها لي صناع السفن الذين قابلتهم:

- في البداية تختار خشبه القاعدة «البيص»، وتكون الخشبة محفوظة دائماً تحت سطح الماء حتى لا تتشقق، وعندما يتفحصها الأستاد، ويتأكد من أنها جيدة وخالية من العيوب يقطعها حسب الطول المطلوب، ويطلب من القلاليف رفعها عن الأرض ووضعها على قوائم خشبية مثبتة على الأرض تسمى «طعوماً»، حتى تكون في مستوى أفقي واحد. ثم يضع الأستاد بعد ذلك خطين شبه متلاصقين (بينهما 5 سم) على كل طرف من طرفي البيص الاثنين، بادئاً من قاعدة الميل الأكثر سمكاً، وحتى منتصف الميل تقريباً. بعد ذلك يبدأ القلاليف بإفراغ مابين الخطين المتلاصقين من مادة خشبية بحيث تتكون منها، «وادرة» وهي التي سوف تدخل فيها أطراف الألواح البانية لجسد السفينة.







ـ تركيب ميل الصدر:

يؤتى بالميل وتوضع قاعدته على البيص وعلى مسافة نحو قدم واحد من طرفه الأمامي بينما يرتكز طرف الميل العلوي على خشبة أفقية يرفعها عمودان مثبتان على الأرض. يبدأ الأستاد بعد ذلك بتعيين زاوية ميلان الميل على القاعدة، وذلك بالاستعانة بربع دائرة من النحاس عليها خطوط تبين مقدار الزوايا، ومعلق من أعلاها ثقل من حديد، وهذه الأداة البسيطة تعرف باسم الهنداسة، وبها 16 خناً وكل خن يعادل 5,5 درجات تقريباً، ومجموع زواياها يساوي 90 درجة.

ثم يدق مسمار على الخط الذي يفصل الميل إلى قسمين متساويين طولياً، على مسافة تقدر بنحو نصف طول عمود الميل، ويدق آخر على الخط الذي يقسم البيص إلى قسمين متساويين طولياً، وعلى مسافة تقدر بثلث طول البيص أو ربعه، ويربط حبل يصل بين هذين المسمارين ويشد بقوة، ثم يعلق من منتصفه ثقل من الحديد يسمى البلد، بحيث يتدلى من أعلى ويكاد يلامس سطح البيص. ولكن الميل يجب ألا يميل عن القاعدة يمنة أو يسرة أبداً، وهذا ما يضمنه «البلد» الذي يؤشر طرفه على الخط المنصف للقاعدة.



ـ تركيب خشبة المؤخرة (ميل تفر):

يكرر القلاليف الطريقة ذاتها التي استخدمت حين ربط «الميل الأمامي» عند إعداد «ميل تفر»، وبذا يكون الإطار الخارجي للسفينة قد اكتمل. ثم يثبت القلاليف بعد ذلك تثبيت « طواري» على جانبي البيص لكي تثبت بهما الألواح مؤقتاً، ثم تزال بعد ذلك.



ـ تـركـيب لـوح المالـج (المالك):

«المالج» أو المالك هو أول لوح من الألواح البانية لجسد السفينة الخارجي، ومن أهم الألواح جميعها، فهو يدخل بطرفيه في الميل الأمامي والخلفي كما يدخل طرفه السفلي في الحفرة التي في طرف البيص وعلى امتداده. ولوح المالج يجب أن يبنى بعناية نظراً لأنه يحدد بعض الصفات الملاحية المهمة بالنسبة للسفينة، فكلما كان المالج مائلاً إلى الخارج عند منتصفه للسفينة بزاوية أكبر (طايح) كان جسد السفينة في آخر الأمر أقل ارتفاعاً عن القاعدة، وبذا يسهل عليها الطفو على سطح الماء عند أقرب مد، والعكس صحيح، ثم يقطع طرفا المالج الأمامي والخلفي، ويشذب هذان الطرفان، وكذلك الجانب السفلي للوح المالج الذي سيدخل في البيص، بحيث



تصبح الأطراف الثلاثة هذه شبه مدببة. يحضر القلاليف بعد ذلك ثلاث قطع خشبية (شلامين) قوية أو أربعاً، طول الواحدة متر تقريباً، وتثبت أطرافها بلوح «المالج» بواسطة المسامير، بحيث تكون على مسافات متساوية من «المالج» ووظيفتها كالذراع التي يمسك بها حين طي لوح المالج للخارج بعد رفعة على القاعدة (البيص). ثم يرفع لوح المالج على البيص، بحيث يدخل طرفاه في الحفر (الوادرة) التي على جانبي خشبة المقدمة والمؤخرة، وبحيث يبقى طرفه السفلي المدبب ملامساً لسطح القاعدة العلوي. وبعد أن يرفع المالك فوق البيص يثبت بالبيص عمودان قائمان (طواري) وفي جهتين متقابلين عند طرفي البيص الأمامي والخلفي، وهذان العمودان يحويان المالج بينهما ويمنعانه من الانزلاق إلى الخارج عند محاولة لفه إلى الأسفل.

ـ تركيب لوح الجافتوه:

الجافتوه لوح من الخشب القوي والسميك الذي يعد ليوضع داخل جوف السفينة بحيث يستقر فوق البيص ويغطيه تماماً، والغرض منه زيادة ثبات ألواح المالج في البيص ومنع الماء من الدخول إلى جوف السفينة من بين ألواح المالج. وبعد أن يخط عليه الأستاد الخطوط اللازمة، يشذب ويوضع بحيث لايترك فراغات عند اتصاله بلوحي المالج



والبيص. ويفضل أن يكون قطعة واحدة. وإذا ما استقر في مكانه بإحكام فإنه يرفع ويغطى أسفله بقماش مشبع بالدامر، ثم يعاد ثانية، ويثبت على طول البيص بواسطة المسامير، وهناك لوح «جافتوه» آخر يثبت فوق الميل الأمامي من الداخل وآخر فوق الميل الخلفي.

ـ تركيب لوح «الخد» والألواح الأخرى:

بعد تركيب لوحي المالج على كل جانب من جانبي القاعدة يعد القلاليف لوحاً آخر اسمه لوح «الخد» ليثبت فوق لوح المالج ويلامسه ملامسة تامة.



ـ تركيب العقرب:

بعد الانتهاء من تثبيت سبعة ألواح على كل جانب من جانبي القاعدة يعد القلاليف قطعة من الخشب على شكل زاوية منفرجة، تثبت من الداخل في موضع اتصال البيص بالميل، حيث تقوي من اتصالها سواء عند مقدمة السفينة أو عند مؤخرتها وتسمى عقرباً. أي أن هناك «عقرباً» للميل الصدري وأخرى للميل التفري.

تركيب «الفرمات» وأضلاع السفينة الداخلية:

«الفرمة» هي نموذج من الخشب يصنعه الأستاد بحيث يحدد شكل منتصف السفينة (الحملة) من حيث اتساعها وعمقها، ويستخدم كالمسطرة التي تسوي الأضلاع (الشلامين) الداخلة في بناء السفينة على أساسها. وكل أستاد له فرمة خاصة به، كما أن لكل نوع وحجم من السفن فرمة خاصة به، وحين تستخدم الفرمة في بناء الاضلاع فإن الألواح البانية لجسد السفينة تربط بهذه الأضلاع بإحكام. يأتي الأستاد بالفرمة الخاصة به (النموذج)، ويضعها بصورة عمودية على الألواح السبعة عند الثالث الأمامي للقاعدة (في الثالث الأول) وهي ما تعرف بـ «فرمة الدقل»، أو المكان الذي يقف فيه الصاري الكبير. ترفع الفرمة ويؤتى بخشبة معينة (ضلع شجرة) وتوضع الفرمة فوقها، ثم يعلم الأستاد عليها كي تقطع على شكل معين، ثم تضاف إليها قطعة أخرى وتسوى بحيث تصبح نسخة صادقة عن الفرمة (النموذج)، ثم تقلب النسخة يميناً وشمالاً حتى يرضى الأستاد عن بنائها، وعن مطابقتها للفرمة النموذج. يأمر الأستاد بعمل نسخة أخرى مطابقة تماماً للفرمة النسخة، وتوضع الاثنتان فوق بعضهما بعضاً ويفحصهما الأستاد ليتأكد من انطباقهما تماماً، ثم ترفع الفرمة الأولى وتعاد إلى مكانها على الألواح، وتثبت بالمسامير في الألواح السبعة بعد أن ينظر الأستاد إلى مدى وقوفها عمودياً على الألواح. وتسمى الفرمة النسخة هذه «شلمان»، وجمعها شلامين. ترفع الفرمة الأخرى المطابقة للأولى وتوضع في مكانها، بحيث تقف عمودياً على الألواح ومقابلة تماماً للأولى. يعمل بعد ذلك الشيء ذاته بالنسبة لفرمة الثلث الآخر للقاعدة، وهي ما تعرف باسم «فرمة أكبرت»، وتثبت بالطريقة نفسها بالألواح الجانبية للسفينة بواسطة المسامير بعد أن يتأكد الأستاد من تناسقها وتماثلها على كل جانب من جانبي السفينة. يعد الأستاد بعد ذلك «فرمة الوسط» ومكانها فوق منتصف البيص، وتثبت بالطريقة السابقة نفسها، باستثناء كون



هذه الفرمة أكثر اتساعاً في أعلاها من باقي الفرمات. بعد أن يركب كل شلمان ينظر إليه الأستاد ليتأكد من تناسقه مع بقية الشلامين. كما يستمر القلاليف بإعداد العطف (جمع عطفة) كذلك، بحيث تستقر كل عطفة في مكانها داخل السفينة من دون ترك فراغات بينها وبين الألواح الجانبية للسفينة. وبعد أن تركب جميع الشلامين يبدأ الأستاد بعد ذلك باختيار ألواح الجسد التي ستغطي أضلاع السفينة من الخارج وإعدادها. ونظراً لأن جسد السفينة يزداد طولاً كلما ارتفع عن القاعدة فإن الألواح هذه عادة ما تكون عدة ألواح متصلة بعضها مع بعض. وبعد بناء عدة ألواح بحيث تصل إلى وسط الفرمة أو ما يقارب ارتفاع رجل أو أكثر قليلاً يبدأ القلاليف بتجهيز لوح «الكمر»، ولضمان بقاء الألواح في أماكنها تضاف «الطواري» عندما تثبت الألواح نهائياً، وبإحكام في أضلاع السفينة. كما توضع أعمدة قوية تحت الفرمات وترتكز على الأرض كي تحمل جسد السفينة في حال بنائها، وعند اكتمالها. ثم يحين تركيب «الجزرات» في الفراغ بين الألواح السبعة بالقرب من ميل التفر، وتعد بحيث تكون ملامسة للألواح على الجانبين. وتستند الخلفية منها على ميل التفر مباشرة، بينما تستند عليها باقي الأعمدة التي يتراوح عددها ما بين ستة إلى ثمانية أعمدة. ثم يدق بهما وبالميل مسمار (جاوية) لشبكهم معاً بالميل. يلي ذلك تركيب لوح الجافتوه فوق ميل التفر وميل الصدر بعد أن يلف هذا اللوح بخرقة مشبعة بالدامر، ثم يثبت بالمسامير. ويستمر القلاليف بإضافة ألواح على جانبي السفينة، حتى يحين تركيب لوح الكمر.

- تركيب لوح الكمر:

فائدة هذا اللوح هو إضافة المتانة لجسد السفينة في حالة انكفائها على أحد جانبيها، وهو كالحزام الذي يحزم السفينة عند «حد الدوران» أي عند وسط السفينة، فضلاً عن أنه يضفي جمالاً على جسدها، وذلك لبروزه عن بقية الألواح، ولوجود حفر مستقيم على طرفيه يسمى الواحد «كشتر». وبعد تركيب لوح «الكمر» يوضع لوحان آخران فوقه يسميان منظرة، وبعد هذين اللوحين هناك لوح ثالث يعادل في سمكه لوح «الكمر»، ويسمى «قيطان»، يضاف فوق لوح القيطان لوحان آخران يطلق عليهما «منظرة»، ثم يعد لوح قيطان ثان فوق لوحي المنظرة. ثم لوح نهائي (سمكه ضعف سمك الألواح المعتاد)، ولكنه من خشب «الفيني» دائماً، ويدعى بـ «التريج»، وفائدته حزم جسد السفينة من الأعلى جيداً كما الحزام. وأحياناً يضطر القلاليف لإضافة شلامين يسمى الواحد تنكاسة، وتبدو





السفينة كأنها قفص صدري يتكون من العطف والشلامين، وجميعها مربوطة بالألواح الخارجية بالمسامير الحديدية الملفوف حولها فتيل من القطن المشبع بزيت النارجيل (الحل) وبالدامر، وذلك لمنع تعفن القطن حول المسامير، وللتقليل من تآكل هذه المسامير بفعل الماء، كما أن فتيل القطن هذا يمنع تسرب الماء من حول المسامير داخل السفينة. يحين بعد ذلك تركيب «الفلس»، وهو القاعدة التي يرتكز عليها الصاري، ويكون موقعها في الثلث الأمامي للقاعدة، وتعد قاعدة الفلس بحيث تدخل بين الشلامين وتستقر فوقها بإحكام. كما تثبت حول جانبي «الفلس» قطعتان صلبتان من الخشب المستقيم تسمى كل واحدة منهما زنداً، وذلك لمنع الفلس من التحرك من مكانه. وبعد تركيب الشلامين وربط الألواح الخارجية بها تعد ألواح طويلة وسميكة نسبياً تسمى «الحزامات» لكي تربط هذه الشلامين بعضها ببعض من الداخل من مقدمة السفينة حتى مؤخرتها، حيث يضاف لوح آخر فوقه، وذلك لإضافة متانة عند منتصف السفينة تساعدها في حالة اتكائها على أحد جانبيها. وعند تركيب ألواح «الحزامات» فإن القلاليف يحفرون حفراً في الشلامين عمقها يتناسب نع سمك اللوح حتى تدخل فيه، وتستقر فوق الشلامين، ثم تربط بالمسامير القوية من الداخل، والتي لا تنفذ إلى الخارج.



تركيب القائم:

القائم عمود مستقيم ومربع المقطع من الخشب، يعد ويثبت على جانب السفينة الأيمن، يقابله آخر على جانب السفينة الأيسر. ويجب أن يكون العمود الأيمن مقابلاً تماماً للعمود الأيسر، ومشابهاً له من ناحية الطول والسمك ونوع الخشب. وفائدة القائم هو أن الصاري يستند عليه عند رفعه، فهو يتحمل ثقل الصاري عليه. وتستخدم المسامير الحديدية القوية لتثبيت القائم على جانبي السفينة.



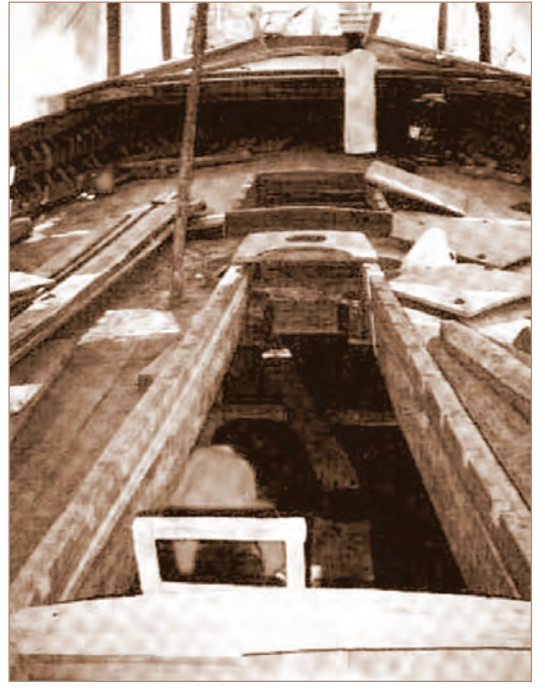
تركيب السلبيس والدرميت:

«السلبيس» لوح يبلغ سمكه نحو نصف القدم، ويكون من خشب الفيني أو الجنقلي، يثبت على جانبي السفينة من الداخل، والغرض منه حمل العوارض (الصوارات) التي تحمل ألواح السطح الداخلي للسفينة. وأما «الدرميت» فهو لوح أقل سمكاً من السلبيس، ويثبت أسفل منه مباشرة، بحيث يزيد من قوة تحمل السلبيس، وهو عادة من خشب المنتيي أو الجنقلي.

تركيب الصوارات:

«الصوارات» جمع صور، وهو العمود الأفقي الواصل بين نقطتين متقابلتين داخل جوف السفينة، ومرتكز على لوح السلبيس، وتثبت به ألواح السطح، فهو بمنزلة عمود السقف بالنسبة للمنزل، ويكون عادة عموداً من الخشب الصلب القوي التحمل. هناك أربعة صوارات أساسية، اثنان منها في الثلث الأول من السفينة «قرب فرمة الدقل»، وعلى مسافة نحو قدمين من بعضهما، واثنان آخران في الثلث الأخير من السفينة «قرب فرمة أكبرت» وبينهما المسافة نفسها. أما إلى الخلف من صور أكبرت فهناك العديد من الصوارات الأقل سمكاً، والتي تبعد عن بعضها بعضاً نحو قدمين وحتى نهاية السفينة، وكذلك الحال بالنسبة للصوارات التي إلى الأمام من فرمة الدقل. وأما في المسافة مابين فرمة الدقل





وفـرمــة أكبرت حـيث مـدخــل «خــن» السفينة فهناك قطعتان مستقيمتان من الخشب الـقـوي تسـتـنـدان الى هـذيـن الصــواريــن (دقــل وأكبرت) ، بـحـيـث تتسعان كلما ابتعدت عن صوار الدقل، وتسـمـى كل واحـدة مـنـهـمـا «المشـاي»، ويرتكز عليهما بصورة عمودية، وعلى جـانـبـي الـسـفـيـنـة عـدد لابـاس بـه من الصوارات الصغيرة ويكونان ما يسمى «الشبكة. بعد اختيار ألواح السطح يبدأ تثبيتها على الصوارات طولياً بحيث لا تترك فراغات بينها يدخل منها الماء. أما المسافة بين المشاي والآخر(مدخل خن السفينة) فتترك من دون ألواح، كما تترك فراغات بين صوار أكبرت، والذي أمامه إلى وقت تثبيت «العبيدار»، وبعد أن يفرش السطح الرئيسي بالألواح (مع ترك فتحات لخن السفينة) يحين تركيب «العنج»، وهو عمود مربع المقطع طويل يثبت في زاوية التقاء السطح بجوانب السفينة من الداخل. فهو كالإطار الخارجي حول سطح السفينة من الداخل، ويثبت بالمسامير القوية في الصوارات تحته وفي الشلامين حوله، كما تنشأ فتحات فيه تسمح لخروج الماء خلالها، وتسمى «مرازيم»، ثم يركب لوح فوقه مباشرة على جانبي السفينة، ومن الداخل يدعى بلوح الفرار، ثم لوح ثان يسمى الحزام، ولوح ثالث يسمى الشيب. وفي مقدمة السفينة تركب قطعة خشبية فوق لوح التريج من الجانبين تسمى الكلب، كما أنها تستند إلى قائمين يطلان على التريج يسمى الواحد «العبد»، ووظيفتهما تتمثل في ربط حبال المراسي بهما حين وقوف السفينة. ثم تقطع رؤوس الشلامين فوق التريج، وتغطى بلوح سميك يسمى «الزبدرة»، وتترك بعض الشلامين في المقدمة من دون قطع حتى يركب الكشتيل، وفي مؤخرة السفينة هناك لوح طويل الربش ينتهي عند الخيسة.



ـ تركيب الكشتيل والنيم:

ثم يبدأ العمل في إعداد الكشتيل في مقدمة السفينة، وفي إعداد النيم في مؤخرتها، أما الكشتيل فهو سطح مثلث الشكل في مقدمة السفينة، يرتفع مقدار متر ونصف المتر عن السطح الرئيسي، ولا يزيد طوله على مترين. وهو كالقاعدة التي يقف عليها البحارة عند ربط حبال الشراع أو فكها وعند سحب المرساة، كما أنه السطح الذي توضع عليه الحبال والمرساة. ثم يفرش الكشتيل بالألواح أولها لوح الوسط واسمه الفتن، وبعد اكتمال السطح يوضع لوح زبدرة، فوق الشلامين من الجانبين، ثم يوضع لوح فوق لوح التريج من الخارج يسمى السديري، كما يوضع عنج حول موضع اتصال سطح الكشتيل بجانبيه، ثم يوضع لوح فوقه يسمى الفرار، ولوح آخر كالحاجز يسمى الحياي، ثم يعد الصاطور أو البومية وهي المقدمة العلوية للسفينة، أما السطح العلوي للسفينة «النيم» فيشغل ثلث مساحة السطح. وتركب ألواح سطح النيم، ثم يركب عمودا التعراضة على جانبي النيم ويثبتان جيداً



بالشلامين حولها، ثم تضاف ألواح تضفي جمالاً على «حياب السفينة». يأتي بعد ذلك تركيب «الكاتلي» وهو سطح مرتفع قليلاً عن النيم (بنحو 60 سم) عند مؤخرة السفينة، حيث يجلس على طرف منه القبطان «النوخذه»، وفي وسطه ترتكز عجلة القيادة. ثم يركب «الصوفي» أو البكرة التي يلف عليها الحبال(أو السلاسل) المتصلة بالدفة (السكان). كذلك يحاط «الكاتلي» بسياج من القضبان والاخشاب يسمى «ريل». أما عند بداية النيم (على السطح الرئيسي) فيثبت القلاليف عمود «العبيدار»، وهو خشبة قوية لها فتحات بها بكرات تمر فيها حبال الشراع، وبهذا تكون السفينة قد أنجزت بالكامل، وتتبقى عمليتان مهمتان هما:

1ـ عملية التلقيط بالمسامير، أي ضرب المسامير بتنظيم وترتيب دقيق، بحيث يشمل كل لوح بجسد السفينة من الأعلى إلى الأسفل، ثم يسد القلاليف الفراغات بين ألواح السفينة وتسمى «سجاجة»، ثم يبدأ بعد ذلك «تدريخ» السفينة؛ أي تشذيب سطحها الخارجي

بواسطة «الجدوم» وهي عملية فنية دقيقة، لأنها تقشير للزوائد التي تكون في الألواح البانية لجسد السفينة. ولا يؤدي هذه المهمة إلا قلاف مختص بهذه العملية، تغدو بعدها السفينة ملساء.

2ـ عملية الكلفات: وهي يضع القلاليف فتائل القطن المشبع بالدهن في شقوق ألواح جسد السفينة، ويشترك في هذه العملية العديد من القلاليف، ويقومون خلالها بالدق بالمطارق على الألواح بنغمات متناسقة وفي جو من المرح والسرور. وبعد ذلك يدهن هيكل السفينة بالصل من الداخل والخارج، إلى أن تتشرب الألواح بالصل، وتترك لتجف عدة أيام، ثم تنزل السفينة إلى البحر في احتفال كبير [4].



أقسام السفينة

بعد أن تناولنا طرائق بناء السفينة، نورد الآن أقسام السفينة:

تقسم السفينة الخشبية مهما كانت أغراضها - سواء للغوص على اللؤلؤ أو الأسفار للتجارة أو لصيد الأسماك - إلى عدة أقسام.. ولكل قسم من هذه الأقسام غرض معين، واستخدامات تحددها طبيعة عمل السفينة، وسوف نستعرض الآن أقسام السفينة واستخداماتها [5]:

أـ سطح السفينة:

يقسم سطح السفينة في لغة أهل البحر إلى أربعة أقسام رئيسية؛ وهي فنة تفر، والبناديل، والعوالي، وفنه صدر.

1ـ فنة تفر:

وهي السطحة الكائنة في مؤخرة السفينة، وهي سطحة مربعة تقريباً تتفاوت



مساحتها بحسب حجم السفينة، وتستخدم مؤخرة هذه «الفنة» لجلوس ماسك الدفة وهو يعرف بـ «السكوني»، ويكون جلوسه على مكان مرتفع بنحو ذراع عن سطحة الفنة يسمى «الصندوق»، ويستخدم الجزء الباقي من هذه الفنة لجلوس النوخذه، ومكانه يعرف بـ«الكاتلى»، وكذلك لنوم بعض بحارة السفينة، وفي سفن الغوص على اللؤلؤ تستخدم هذه أيضاً لأغراض «الفليج» أي عملية فتح المحار، واستخراج ما به من اللؤلؤ. ومؤخرة السفينة تعرف بـ «التفر»، في لغة أهل البحر وتسمى في اللغة العربية الفصحى «الكوثل». ومن القوانين المتبعة في إعداد أخشاب الفنة أن تقاس مع بعض مقايسة «قبا»؛ أي مقايسة انطباق تام بين الألواح بحيث لا يترك مجال إطلاقاً لاستخدام «الفتيل» بين تلك الألواح.

2ـ البناديل:

وهما البندولان الأيمن والأيسر، ويقصد بهما المسافتين الممتدتين من «فنة تفر» وحتى «الدقل»؛ أي صاري السفينة والكائنة إحداهما على يمين السفينة، والأخرى على يسارها. وهاتان المسافتان أو «البندولان» هما المكان المخصص لنوم بعض البحارة في سفن الأسفار. وفي حالة سفن الغوص فإن هذين «البندولين» هما المكان المخصص لنوم «السيوب»، وباقي البحارة، ولممارسة عملهم في أثناء النهار وكذلك لوضع المحار.

3ـ العوالي:

وهما المسافتان الممتدان من «الدقل» وحتى «فنة صدر» على جانبي السفينة، وهاتان المسافتان تستخدمان مع «البناديل» لممارسة أعمال البحارة، ولاسيما في سفن الغوص إذ يقوم السيوب بالسوابة على الغاصة في هذه الأمكنة.

4ـ فنة صدر:

وهي السطحة الكائنة في مقدمة السفينة، وهي أقل مساحة من «فنة تفر»، وتستخدم لغرض سحب «الخراب» وهو حبل المرساة. ومقدمة السفينة تعرف بالصدر، وفي مقدمة فنه الصدر من مكان التقاء ألواح جسم السفينة إلى بعد نحو قدم واحد من الفنة، يثبت لوح يسمى «الطبلة» لتغطية منظر التقاء الألواح. ويتبع فنة صدر «كشتيل صدر» وهي سطحة صغيرة في المقدمة يثبت فيها عدد من المزاريب لحماية السفينة من الامواج.

5ـ الكاثلي:

وهو مكان في مؤخرة «فنة تفر»، وعلى شكل نصف غرفة مكشوفة يتخذ مكاناً لجلوس نوخذة السفينة.

ب. الأخنان:

ويقصد بها تجويف السفينة، ويقسم هذا التجويف إلى عدة أقسام يطلق على كل قسم منها لفظة «خن»، وهو عربية فصيحة يقصد بها بطن السفينة، وهكذا تلفظ في منطقة الخليج العربي. ولكل خن من هذه الأخنان غرض معين، وسوف أبين ذلك فيما يلي:

الغامرة أو«الكامرة والبندار»:

وهو الخن المبتدئ من مؤخرة السفينة وحتى منتصف «فنة تفر»، ويقسم هذا التجويف أو الخن يقسم إلى قسمين؛ أحدهما أصغر من الآخر يطلق عليه «البندار»، ويستخدم لوضع حاجيات البحارة من ألبسة ولوازم النوم. أما القسم الأكبر من هذا الخن فيطلق عليه «الجامرة» وهو مخزن للشُرُع المستخدمة لتسيير السفينة.

ـ الوانس:

وهو النصف الثاني من تجويف «فنة تفر»، ويستخدم هذا الخن مخزناً «للزاد»، أي المؤونة المستخدمة خلال فترة الغوص أو السفر، كالأرز والتمر والسمن وما إلى ذلك.. كما يستخدم لحفظ لوازم نوم بعض البحارة وحاجياتهم.

ـ خن الفنطاس:

وهو التجويف الكائن بين «الوانس» و«الدقل»، وهذا الخن لحفظ المياه المستخدمة للشرب والطبخ خلال الغوص أو السفر، والتي تحفظ في خزانات كبيرة مصنوعة من الخشب، ومطلية من الداخل بـ «القار»، حتى لا يتسرب منها الماء.. ويطلق على هذه الخزانات «فناطيس» ومفردها «فنطاس»، وعادة لا تستخدم السفينة الكبيرة أكثر من فنطاسين. ويكون استخدام هذه المياه بنظام معين ورص شديد حتى لا تواجه السفينة



بعجز في تلك المياه الضرورية خلال الغوص أو السفر، وتسمى الأداة التي تستعمل لأخذ الماء من الفنطاس «القبعة».

ـ خن صدر:

وهو التجويف الكائن بين «الدقل» ومقدمة السفينة، ويستخدم لعدة أغراض أهمها «جن الخراب»؛ أي ترتيب وطي الحبال الخاصة بمرساة السفينة، والتي تكون طويلة جداً في سفن الغوص، إذ يتطلب أن يخصص لترتيبها وطيها في الخن بحار متخصص يسمى «الجنان».

الخدعة:

وهما خنان صغيران مسدودان، يكونان على جانبي «الفلس» الذي يرتكز عليه «الدقل»، وموقعهما بين البندول والعوالي لخزن الحطب الخاص بالوقود وللمحار أحياناً.

ج. الدقل:

«الدقل» صاري السفينة بلغة أهل البحر، ويقع على هذا الصاري أو «الدقل» العبء الأكبر في تسيير السفينة؛ فعليه يرفع الشراع ويوجه الوجهة المطلوبة. ويصنع هذا «الدقل» من جذع شجرة متين حتى يتحمل عنف الرياح وشدتها. وبعض السفن التي تكون غالباً متوسطة الحجم والضخمة غالباً ما تستخدم «دقلين» اثنين؛ أحدهما صاري السفينة الرئيسي، والذي يثبت عادة في منتصف السفينة تقريباً، و«الدقل» الثاني مساعد يأتي من خلف «الدقل» الرئيسي، ويثبت قريباً من «فنة تفر»، ويسمى «الغيلمي»، وهناك شرع خاصة ترفع على كل منهما. و«الدقل» يثبت في السفينة بحبال قوية تبدأ من رأس «الدقل» وتنتهي على سطح السفينة.



وهناك أجزاء أخرى رئيسية في السفينة وملحقة بها، أهمها:

أولاً- السريدان الرئيسي: وهو المطبخ الرئيسي للسفينة، ويكون بالقرب منه خزان ماء (فنطاس)، والسريدان صندوق خشبي مغلق من جهاته الثلاث، أما الجهة الرابعة فهي مفتوحة وله فتحة في الأعلى.



ثانياً. الريل: وهو قطعة خشبية أو معدنية تصف بشكل مائل، وتستعمل كإطار في السفينة أو للزينة، ويركب فوق الزبدرة ويمتد من القائم الأول إلى الثالث أو الرابع[6].

ثالثاً. السكان: ويستعمل لإسناد السفينة من أن تنحرف لليمين أو اليسار، أي أنه يستعمل لتأمين خط سير السفينة. وفيه فتحة خاصة أيضاً لتدخل منها الكانة، والكانة قطعة خشبية لها شكل وحجم معين تدخل أو توضع في مكان مخصص لها في السكان، وهي كذراع تستعمل لإدارة السكان وتوجيه السفينة، والمسؤول عنها يسمى السكوني.

يثبت السكان خلف ميل التفر بواسطة أرمادة وهي قطعة معدنية يدخل فيها مسمار أو بلط. وفي السكان زرة أو اثنتان أو ثلاث بحسب حجم السفينة، ويزيد السكان طولاً بشيء بسيط عن ميل التفر، وتكون في الجزء العلوي منه، وفي البوم فتحة السكان وهي حديدة مخرمة بحجم معين لتدخل منها الكانه[7].

ويتكون «السكان» أو دفة السفينة من الأجزاء التالية:

1. **المولية:** وهي القطعة الخشبية الأساسية في «السكان»، وتكون مستطيلة من الأسفل وترفع في جزئها الأعلى القريب من «الكانه».

2 ـ **القفانية:** وهي قطعة خشبية قوية تكون في مقدمة «الدفة»، وتثبت في الجانب المستطيل من «المولية».

3 ـ **الوسايد:** وهي قطعة قوية جداً من الخشب أو من مادة صلبة تحيط بمقدمة «الدفة» بالكامل.

4 ـ **القرضة:** هي المنطقة التي تنتهي فيها خشبة «المولية»، ويبدأ منها العمود الذي يمثل رقبة «السكان» أو الدفة.

5 ـ **الكانه:** وهي عجلة القيادة للسفينة، وتتكون من عمود خشبي متوسط الحجم، مثبت في رقبة الدفة بشكل تقاطعي، تدار بتحريكه إلى اليمين واليسار من داخل السفينة.

6 ـ **نرات السكان:** وهي وصلات حديدية في ظهر الدفة، وتثبت في السفينة وفي أمكنة محددة لها، كي تكون الدفة سهلة الحركة. والأمكنة التي تثبت فيها «النرات» تسمى



«المادة»، ومكانها في ميل التفر. وأما السفن الكبيرة فتستعمل «الجرخ» بفتح الجيم المثبت «بالسكان»، وله يد مستديرة الشكل توجه بها السفينة، وهو ذو شكل دائري ثماني التقسيمات، وتبرز منه ثمانية رؤوس تمثل مقابض للسيطرة عليه.



رابعاً: الزولي: وهو المعروف حالياً بحمام السفينة.

خامساً: البنديرة: وهي خشبة ترفع في مؤخرة السفينة، وقد تكون بشكل مائل أو عمودي، ويثبت عليها العلم[8].

سادساً: المزراب: قد يكون من الخشب أو الحديد، وذلك لتصريف المياه من على سطح السفينة.

سابعاً: مرساة السفينة: وهي آلة تثبيت السفينة في المكان المطلوب وسط الماء، ومنعها من التحرك مع الأمواج. وتحدد نوعية مرساة السفينة وحجمها بحسب نوع كل سفينة وحجمها ومنطقة عملها. ويكون موقع المرساة والحبال التابعة لها في مقدمة السفينة في جميع أنواع السفن سواء كانت صغيرة أم كبيرة، وتختلف الحبال التابعة للمرساة في النوع والحجم والطول، بحسب نوع السفينة وحجمها وعملها. وهناك ثلاثة أنواع للمرساة تستخدم في السفن الشراعية في منطقة الخليج العربي، تختلف طبيعة كل منها وطريقة استعمالها؛ وهي:

1ـ السن:

وهو قطعة صخرية قاسية وقوية جداً، تحتمل ملوحة البحر وطريقة الاستخدام الخشنة. و«السن» قد يتخذ عدة أشكال ولكن يغلب عليه الشكل المثلث، وتختلف أحجام «السن» بحسب أحجام السفن أو القوارب المستخدمة له. إذ إن هذا النوع من المراسي يستخدم في السفن الكبيرة ولاسيما سفن الغوص على اللؤلؤ، ويكثر استخدام





«السن» في التنقل بين «الهيرات»، أي أماكن المحار. وكذلك تستخدمه القوارب الصغيرة والمتوسطة العاملة في صيد الأسماك والمتنقلة في المياه القريبة من الشواطئ والضحلة.

ويتكون «السن» من الأجزاء التالية:

أـ حجر«السن»: وهو قطعة صخرية قاسية تكون جسم «السن».

بـ حديدة السن: وهي قطعة حديدية قوية ذات رأس منحنٍ قليلاً ومدبب، مهمته الإمساك بالقاع، وتثبت في وسط «السن» أو قريبة من مقدمته.

جـ الكراب: وهي سلسلة حديدية توضع في مؤخرة«السن»، يثبت فيها حبل المرساة والذي يعرف بـ «الخراب».

2ـ الباورة (وهي الأنجر):

وهي مرساة مصنوعة من الحديد الصلب المقاوم لملوحة الماء والذي يحتمل المعاملة الحشنة للباورة، إذ إنها تلقى في قاع البحر لمسك السفينة ومنع تحركها، إذ غالباً ما يكون نزولها في مناطق صخرية أو رملية أو طينية تستدعي أن تكون الباورة ذات قوة ومتانة ومقاومة.

وتتكون الباورة من ثلاثة أجزاء رئيسية هي:

أ ـ الساق: وهي ساق حديدية تكون في نهايتها حلقة يثبت فيها حبل الباورة.

ب ـ الدنقة: وهو عمود حديدي يتقاطع مع نهاية الساق، ويأتي قبل الحلقة التي يثبت فيها حبل الباورة، والذي يعرف بـ«الخراب»، ويسميه البعض «العتاد».

ج ـ الميج: وهو مقدمة «الباورة» عمود حديدي على شكل نصف دائرة يثبت في مقدمة ساق «الباورة» وفي طرفيه قطعتان صلبتان من الحديد ومدببتان، مهمتهما الإمساك بالقاع، وتسمى كل قطعة منهما «قفشة» أي ملعقة.



3 ـ الأنجر:

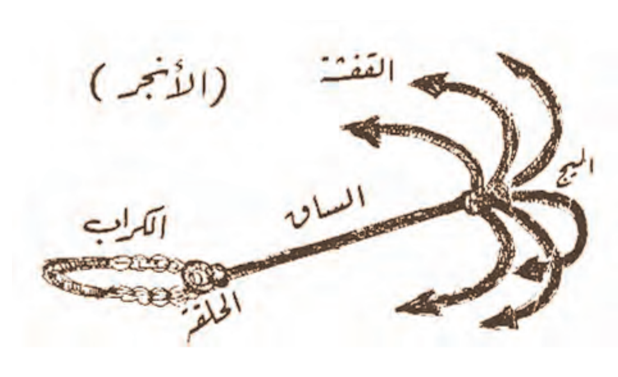
وهي لفظة عربية فصيحة تطلق على مرساة السفينة من هذا النوع، وتشبه إلى حد كبير «الباورة»، وتتكون من:

أ ـ الساق: وهي ساق حديدية في مقدمتها «الميج» الذي يمسك في القاع، وفي مؤخرتها حلقة حديدية يثبت بها الحبل.

ب ـ الميج: ويتكون من ستة أطراف في نهاية كل طرف «القفشة» القوية والمدببة ومهمتها التشبث بالقاع.

ج ـ الكراب: وهو سلسلة حديدية يثبت بها بداية حبل المرساة.

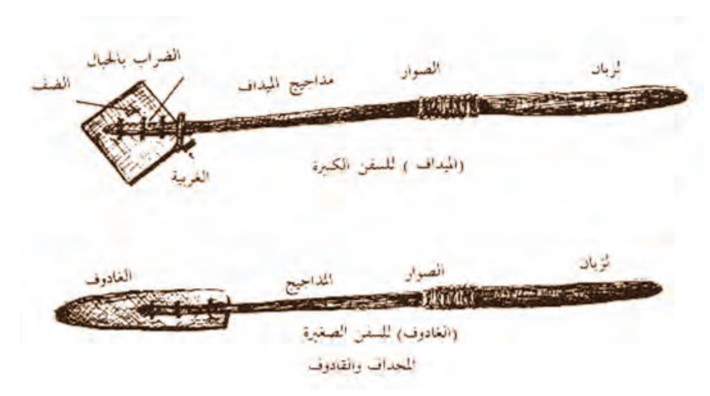
والأنجر والباورة تصنعان في الهند، ويستوردهما أصحاب «العمارات» الذين يتاجرون في أخشاب ولوازم السفن.



وللباورة عدة أنواع لعل من أهمها الباورة المسماة «المولية»، والتي يبلغ وزنها نحو ثلاثمائة كيلوجرام ويتراوح طولها ما بين سبعة أو ثمانية أذرع، كما يتراوح طول «قفشتها» مابين أربع إلى خمس أذرع و«دنقتها» مابين ست إلى سبع أذرع.

ثامناً: المجاديف:

أو «الميـاديف» وهي أداة تسيير السفينة بواسطة دفع الماء باتجاه مؤخرة السفينة بواسطة البحارة من الجانبين لتندفع السفينة إلى الأمام أو الخلف.



(الميداف) للسفن الكبيرة
(الغادوف) للسفن الصغيرة
المحداف والقادوف

وتستخدم لذلك مجموعة من المجاديف يختلف نوعها وحجمها



وعددها باختلاف حجم السفينة والمنطقة التي فيها. وتسيير السفينة بواسطة المجاديف يعرف في لغة أهل البحر بـ«اليرار». وتثبت «المياديف» ومفردها «ميداف» في «الغصوص» مفردها «غص»، وهي قطع خشبية قوية جداً تكون بارزة من «تريج» السفينة على الجانبين تركب فيها المجاديف. والمجداف أو «الميداف» يتكون من عدة أجزاء أهمها:

1 ـ **الضف:** وهو قطعة خشبية قوية جداً تكون، على شكل مربع وهو الجزء الذي عليه الاعتماد الأكبر في دفع الماء لتسير السفينة وتندفع في الاتجاه المعاكس سواء إلى الأمام أو الخلف.. وهذا «الضف» يعرف بـ«القادوف» في السفن الصغيرة، ويكون شكله مستطيلاً يميل إلى نصف الدائري في المقدمة.

2 ـ **مداجيج المجداف:** وهو العمود الذي يبدأ من «الضف» وحتى «الصوار»، وهو المكان الذي يركب منه المجداف في «الغص». ويختلف حجم «المداجيج» بحسب حجم المجداف ويثبت رأسه في الضف بالحبال تثبيتاً قوياً وفي أكثر من مكان.

3 ـ **لزبان:** وهو جزء المجداف الذي يكون على ظهر السفينة، ويحركه البحار إلى الأمام والى الخلف في أثناء عملية «اليرار»، ويكون المجداف في هذا الجزء أضخم إلى حد ما من منطقة «المداجيج».

4 ـ **الصوار:** وهي المنطقة الفاصلة بين «المداجيج» و«لزبان»، وتلف جيداً بالحبال، وهي مكان تثبيت «الميداف» في «الغص». وهناك نوع من المجاديف مكون من قطعة واحدة تكون المنطقة السفلى منها أعرض من العليا، وهي مجاديف صغيرة تستخدم للقوارب الصغيرة التي تبحر في المياه القريبة من الشواطئ لغرض النزهة وصيد الأسماك. وتستخدم المجاديف كما سبق أن أشرت لتسيير السفينة إلى جانب الشراع أو من دونه وذلك في أثناء التنقل من «هير» إلى آخر بالنسبة لسفن الغوص في المسافات التي لا تستدعي استعمال الشراع.

وتنقسم مجاديف السفينة الكبيرة إلى ثلاثة أنواع:

1 ـ **الزياد:** وهما أكبر مجدافين على ظهر السفينة، وهما القريبان من «فنة تفر»، إذ يتركز عليهما ثقل عملية «اليرار»، ويعمل على كل مجداف منهما 3 ـ 4 بحارة.

2 ـ **الحياب:** وهما المجدافان التاليان لـ«الزياد»، وهما كبيران بالمقارنة بالمجاديف



الأخرى التالية على ظهر السفينة، ويعمل على كل مجداف من«الحياب» ثلاثة من البحارة.

3 ـ **المجاديف الأخرى:** وهي المجاديف التالية بعد «الحياب»، باتجاه «فنة صدر»، وتكون أصغر قليلاً من «الحياب»، ويعمل على كل مجداف منهما اثنان من البحارة، وعادة يقوم بعملية «اليرار» في سفن الغوص مجموعة من «السيوب» من دون الغاصة نظراً لطبيعة عملهم. ويصاحب عملية «اليرار» صوت «النهام» القوي الذي يشد من عزم هؤلاء البحارة، ويجدد نشاطهم ويهون عليهم ما يلاقونه من مشقة.

تاسعاً: الكبن:

«الغمارة» وهو غرفة النواخذة والسكوني، وتكون في الثلث الأخير من السفينة وهي مخصصة لهما، ولكن في أثناء نزول المطر أو وجود رياح يتجمع فيها بحارة السفينة (البحرية) [9].

أشرعة السفينة

بعد الانتهاء من صنع السفينة يعد الأستاد آلته، وهي التي تتكون من الصواري (الدقل العود والدقل القلمي)، ومن الفرامن (أو العوارض الخشبية التي ترفع بواسطتها الأشرعة فوق السفينة)، وكذلك خشبه الدستور، كما يعد البحارة بقيادة المجدمي (أو رئيس البحارة) حبال السفينة والبكرات (أو القفافي)، وربط الفرامن بالصواري (الكنخه) وخياطة الأشرعة، وغير ذلك من الأعمال المتعلقة بتجهيز السفينة، وفيما يلي وصف مبسط لأهم هذه الأعمال:





إعداد الصواري (الدقل العود والدقل القلمي):

عادة ما يكون صاحب السفينة قد اشترى لها صارياً كبيراً [10] وآخر صغيراً، ووضعهما مع الأخشاب في مكان صنع السفينة. وعادة ما يكون طول الصاري الكبير (العود) مقارباً لطول قاعدتها (في سفن السفر الشراعية)، أما في سفن الغوص فعادة ما يكون الصاري العود أطول من قاعدتها. ولا يستخدم إلا خشب «فن أصل» صواري للسفن نظراً لقوته ومرونته، ولا يستخدم خشب الساج صواري للسفن. ويحرص صاحب السفينة على اختيار الصاري المستقيم من العديد من الصواري في الهند. وقد يكون غالي الثمن نسبياً، ولكن أصحاب السفن يعرفون فائدة الصاري الجيد ومزاياه؛ فلا يترددون في شراء أفضل الموجود منه.

الفرامن:

الفرمن هو العارضة التي يربط بها الشراع لكي ترفعه فوق السفن، ولكل دقل فرمن خاص به. وعادة ما يكون الفرمن من خشب (الفن إبراهيم)، ولا يستخدم خشب الساج لعمل الفرمن نظراً لافتقاره إلى المرونة التي يتطلبها الشراع.

يلقي الأستاذ نظرة على أخشاب الفرمن التي أحضرت من الهند، ويقيس أطوالها لأن الفرمن (العود) يجب أن يكون طوله مقارباً لطول سطح السفينة، أي يجب أن يكون من الطول بحيث يبرز طرفه الأمامي عند القائم الخلفي (عند الخيسات) نحو متر واحد. وبما أنه من الصعب توافر قطعة واحدة من الخشب بهذا الطول (أكثر من 130 قدماً). فلا بد من تجهيز الفرمن من عدة قطع تربط بعضها ببعض بإحكام، ثم يوضع الفرمن فوق أسطوانة عند وسطه، فيعرف بذلك مركز ثقله، وتوضع علامة عندها، وعند هذه العلامة توضع خشبة قوية اسمها «الزغبة» لها فتحة عند وسطها، وتثبت فوق الفرمن بالمسامير بحيث تكون الفتحة فوق علامة الوسط.

الدستور:

خشبه «الدستور» عمود أسطواني الشكل يبلغ طوله نحو ثلث طول السطح العلوي للسفينة، أي أنه يصل مابين الصاري العود ومقدمة السفينة بحيث يبرز أمامها مترين أو ثلاثه حسب الحاجة. وفائدة الدستور تكون في ربط مقدمة الشراع به ودفعه أمام السفينة، حسبما تتطلبه الرياح المسيرة للسفينة. ولا يحتاج إعداد الدستور إلى جهد كبير؛ بل يجب أن يكون مستقيماً وخالياً من العيوب.



الجامعة والقفافي:

الجامعة قطعة من الخشب (الفنص) الصلب، تعد كي تدخل فيها أربع بكرات تدور حول حديدة تمر خلالها حبال الشراع اللازمة لرفعه وإنزاله، وقد تصنع محلياً أو تحضر جاهزة من الهند. وكلا «الجامعة والعبيدار» يشكلان نظاماً علمياً وفنياً لرفع الشراع وإنزاله، مما يوفر على البحارة كثيراً من الجهد والعناء.

وأما القفافي (جمع قفية) فهي البكرات التي تدور حولها الحبال، ومعظمها من الخشب، وهي بالذات أحجام وأشكال مختلفة، وتحضر من الهند أو تصنع محلياً، والسفينه تحتاج لعدد كبير منها. كذلك «القباقيب والخرز»، وهي قطع تسهل انزلاق الفرمن حول الصاري.

الحبال اللازمة لرفع الشراع:

إعداد الحبال اللازمة للأشرعة وللصواري وللفرامن من مسؤولية البحارة، وهي تتكون من الحبال التي تسند الصواري على سطح السفينة، وكذلك الحبال التي ترفع وتنزل الشراع إضافة إلى العديد من الوظائف الاخرى.

وتصنع الحبال من ألياف جوز الهند، وتصل الخليج على هيئة ربطات تسمى «بيطة» أو «كنبار» بحسب سمك الحبل. وحين يتم تجهز تربط في رأس الصاري وتبقى حتى رفعه على سطح السفينة، ثم تربط في أماكنها على سطح السفينة [11].

إعداد الأشرعة وأنواعها

يسمى إعداد الأشرعة في الخليج «تفصيل» الأشرعة، وهي عملية هندسية فنية تتطلب حسابات معينة بالنسبة إلى طول الشراع المطلوب وعرضه وشكله، وكلما كان الشراع حسن التصميم ساعد السفينة على الإبحار في الظروف المختلفة. ولا يستخدم الربابنة الخليجيون والهنود الأشرعة الكاملة التثليث (فيما عدا شراع الجيب وشراع البومية وشراع الشمندي)؛ بل إن أشرعتهم أقرب إلى شبه المنحرف منها إلى المثلث (على العكس من أشرعة السفن الإفريقية الشرقية).

وعادة ما ترفع السفن الأشرعة التالية، كل حسب ما تستدعيه الظروف الجوية حول السفينة في أثناء الإبحار:



- الشراع العود (الكبير): وهو أكبر الأشرعة التي يمكن رفعها على سطح السفن الخشبية، ولا يستخدم إلا في الظروف الجوية المعتدلة.

- الشراع السفديرة «المياني»: وهو أصغر من الشراع العود، ويستخدم في الظروف الجوية متوسطة الصعوبة.

- الشراع القلمي: ويسمى بذلك في حالة وجود دقلين في السفينة، وكل دقل مرتبط به شراع، وهناك نوعان منه قلمي عود وقلمي صغير.

- الشراع الجيب: وهو شراع مثلث الشكل يرفع عندما لاتستطيع السفينة رفع أي من الأشرعة السابقة بسبب الظروف الجوية الصعبة.

- الشراع التركيت: ويستخدم في السفن التجارية الخاصة [12].

وهناك أيضاً عدد من الأشرعة التي ترفعها السفن بحسب رغبة النوخذة، وهي الأشرعة التالية:

- الشراع البومية: وهو شراع مثلث الشكل يرفع في مقدمة السفينة، ويساند في عمله عمل الشراع العود والشراع القلمي، ولا يرفع بمفرده أبداً وظيفته حفظ اتزان السفينة (سناد).



- الشراع الشمندي: وهو شراع مثلث الشكل، يرفع في مؤخرة السفينة لمساندة الأشرعة الأخرى، ولا يرفع بمفرده، وهو في الأصل شراع قارب الماشوه، ولكن يستخدم كشراع مساند في أوقات متفرقة خلال رحلات السفن في الخليج أو بحر العرب.

- الشراع القابية: وهو شراع صغير نسبياً على شكل شبه المنحرف، وهو هندي الأصل، ولم يرفعه سوى القليل من السفن نظراً لصعوبة رفعه. فهو يحتاج إلى صار إضافي يرفع فوق الصاري الرئيسي كما يحتاج إلى بحارة مختصين لرفعه.

إنزال السفن إلى البحر

و هي تعد أهم مرحلة بعد إتمام صنع السفينة؛ فعملية إنزال السفينة تتوقف عليها سلامة السفينة بالكامل، ولذا يشترك الكثيرون في عملية إنزال السفينة إلى البحر، ويكون التركيز على ضرورة عدم تعرض هيكل السفينة وجسدها للخدش أو الإصابة، ولذا تدفع السفينة إلى البحر بكل دقة لتفادي أي حوادث أو أمور غير متوقعة، وقبل إنزال السفينة للبحر تكون مقدمتها باتجاه البحر [13].





يبدأ العمل بوضع ثلاث قطع كبيرة وقوية من الأخشاب تحت قاعدة السفينة، وفي وضع عمودي على قاعدة تسمى الطعوم. ثم توضع ثلاث قطع كبيرة من الأخشاب القوية فوق سطح السفينة، بحيث تتكئ هذه الأخشاب على جانبي سطح السفينة، وبحيث تكون كل قطعة فوق السفينة موازية تماماً للقطعة التي تحت القاعدة. ثم تربط المجموعتان بالحبال بإحكام، بحيث تكونان والحبال كالحزام الذي يحزم السفينة، فلا تتمكن من الميلان إلى اليمين أو الشمال، بل تبقى في وضع رأسي قائم. وتفرش مجموعة من الألواح الخشبية تحت الأخشاب الثلاثة أسفل القاعدة، وكذلك تفرش مجموعة أخرى من الألواح أمامها، وتدهن بالشحوم الحيوانية «الودج» تسهيلاً لانزلاق السفينة، بحيث يحيط بها من الآسفل كالحزام[14]. ويوضع حبل متين وطويل من ميل التفر الى ميل الصدر، وهناك تخالف طرفي الحبل، وتربط بحبل يسمى الدام، ويبدأ عدد كبير من البحارة والناس بدفع السفينة الى البحر، وكلما تقدمت عدة أمتار فرش أمامها عدد من الألواح حتى تصل إلى البحر.

تجهيز السفينة للسفر

بعد إنزال السفينة إلى البحر ينتظر البحارة انحسار ماء البحر من حولها حتى يبدؤوا «بتشوينها»، وهي عملية طلاء أسفلها بمادة هي مزيج من الجير وشحوم الأغنام تطبخ معاً، ويطلى بها أسفل السفينة لحفظ ألواحها من التلف بواسطة القواقع التي تحفر بها حين الالتصاق بها.

ولهذا يقال ـ وبحق ـ إن السفن الخليجية لا تموت ولكنها تتطور (ولاسيما مع استمرار صيانتها)، وقد تعمر السفينة نتيجة لذلك ما بين 50 إلى 60 سنة وربما أكثر في بعض الأحيان.



هوامش الفصل الثاني

1 صناعة السفن الشراعية في الكويت. د. يعقوب الحجي. ص 61.

2 اعتمد في هذا الجزء على ما قاله صناع السفن في الإمارات.

3 عمان وتاريخها البحري ـ وزارة التراث والثقافة ـ ص 154ـ سلطنة عمان.

4 اعتمد في وصف بناء سفينة على ما رواه صناع السفن في الإمارات، وبعض ما ورد في كتاب صناعة السفن الشراعية في الكويت للدكتور يعقوب الحجي.

5 حسبما رواه صناع السفن في الإمارات.

6 الغوص في دولة الإمارات، لجنة التراث والتاريخ، ص 61.

7 المرجع السابق ـ ص 118.

8 المرجع السابق ـ ص 118.

9 المرجع السابقـ ص121 .

10 صناعة السفن الشراعية في الكويت، ص 129.

11 حسبما رواه صناع السفن في الامارات.

12 الغوص في دولة الامارات، ص 122.

13 من مقابلة مع الأستاد محمد بو هارون.

14 الغوص في دولة الامارات، ص138.

الفصل الثالث

أنواع السفن الخشبية







يعود تاريخ السفن في الخليج العربي إلى العصور القديمة التي كانت تزخر بالعديد من السفن، التي صنعت لكي تتلاءم مع طبيعة الإبحار في الخليج العربي والمحيط الهندي وتبدل الرياح الموسمية، لذا تميّزت السفن التي كانت تعبر المحيط إلى الخليج وموانئ الهند الشرقية وشرق إفريقيا بأنها كانت من الأحجام الكبيرة، بالإضافة إلى السفن التي كانت تبحر من موانئ الخليج فقط إلى المسافات المتوسطة والقصيرة، وهي غالباً من السفن المتوسطة الحجم والصغيرة، وقد اتصفت صناعة السفن الخليجية بالمتانة والقوة والإتقان. وصناعة السفن الخشبية في منطقة الخليج العربي وحتى أيامنا هذه لم تتغير، ولم تتأثر بتكنولوجيا القرن العشرين إلا فيما يتعلق باستخدام بعض المعدات الحديثة



لقطع الأخشاب وثقبها. وكانت تستخدم في دول منطقة الخليج العربي عدة أنواع من السفن الخشبية.. منها السفن الكبيرة جداً ومنها المتوسطة ومنها الصغيرة. ولكل نوع من تلك الأنواع استعمالاته ومجالات عمله. فهناك السفن المخصصة للغوص على اللؤلؤ في منطقة الخليج العربي، وتعد لهذا الغرض بحيث تتحمل رحلات الغوص القاسية والشاقة والطويلة التي تزيد مدتها على خمسة أشهر خلال موسم الغوص الرسمي، وهناك الخانجية والردة، ومنها ما هو خاص بالأسفار والتجارة ونقل البضائع والمسافرين من منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي وجنوب إفريقيا. ومن تلك السفن ما هو مخصص للغرضين معاً؛ أي للغوص والتجارة كل في موسمه. . ومنها ما هو مخصص للعمل بين دول المنطقة فقط لأهداف التجارة والنقل وصيد الأسماك وغيرها، ومنها ما يكون إبحاره في المناطق العميقة والبعيدة، ومنها ما يكون في المناطق الضحلة والقريبة من الشواطئ.

وتختلف تلك السفن من حيث الشكل؛ فمنها ما هو عريض المؤخرة، ومنها ما تتشابه مقدمته مع مؤخرته، ومنها العالي، ومنها المنخفض، ومنها ما يسير بالشراع، ومنها ما يسير بالمجاديف، ومنها ما يسير بالاثنين معاً. وبعض تلك السفن والمراكب انقرض استخدامه ولم يعد يشاهد في مياه الخليج العربي في حين أن بعضها الآخر لا يزال يستخدم في دول المنطقة. وبذلك نستطيع القول إن السفن في منطقة الخليج العربي كانت تنقسم إلى خمسة أنواع:

(أ) **السفن الكبيرة والضخمة** التي كانت تستخدم للسفر والنقل التجاري والبحري للمسافات البعيدة مثل الهند وسواحل إفريقيا.

(ب) **سفن صيد اللؤلؤ** وهي أصغر قليلاً من سفن السفر، وقد صممت بحيث تكون سريعة، وذات صوار طويلة، كما زودت بالمجاديف لتجعل حركتها ممكنة من مغاص إلى آخر في حالة سكون الهواء، وهي لا تصمم بحيث تتصدى للأمواج العاتية أو لحمل أكبر قدر من البضاعة.





(ج) **سفن النقل التجاري** بين موانئ الخليج العربي، وهي ذات أحجام متوسطة وتعمل في نقل البضائع والمسافرين.

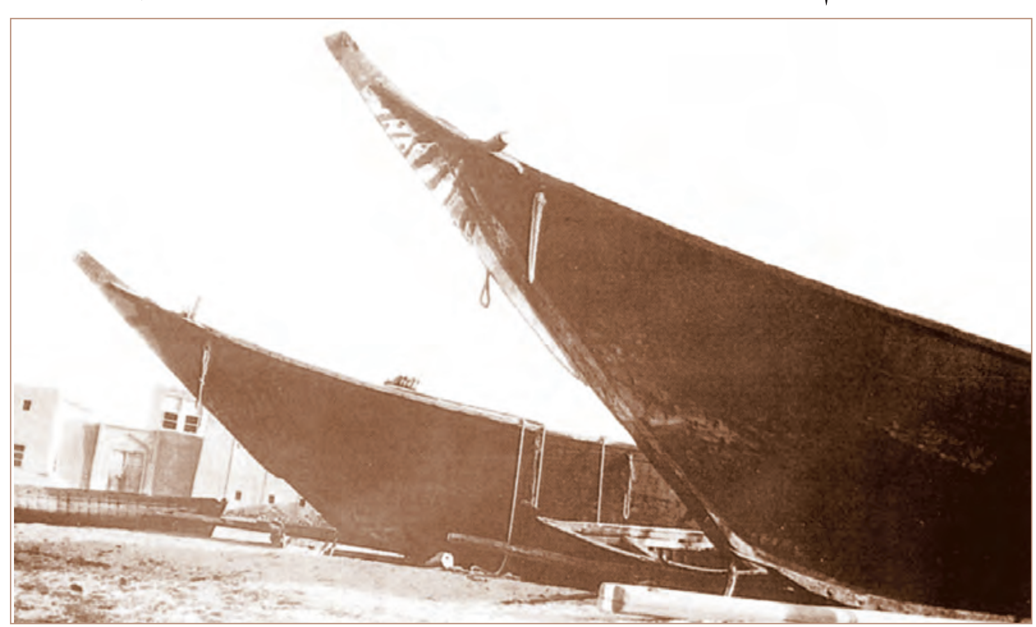
(د) **سفن صيد الأسماك** في مياه الخليج العربي، وهي ذات أحجام متوسطة وصغيرة، وتعمل في المياه العميقة والمناطق الضحلة القريبة من الشواطئ.

(هـ) **سفن نقل المياه والصخور والخدمة** بين السفن الكبيرة والراسية بعيداً نسبياً عن الشواطئ، وتختلف أحجام هذه السفن ونوعيتها بحسب الأغراض التي تستخدم لأجلها، وقد تميزت سفن النقل الساحلي بضحالة غاطسها وباتساع وسطها، حتى تستطيع حمل أكبر قدر من البضاعة، وتتمكن من الرسو بالقرب من الساحل لإفراغ حمولتها.

وسوف نورد فيما يلي أهم أنواع السفن[1] والمراكب والقوارب التي كانت تستخدم في مياه الخليج العربي ومجالات استخدامها:

البقـارة

يرجع أصل البقارة إلى البدن العماني، ولهذا اشتهرت سلطنة عمان بصنع البقارة والبتيل منذ القدم؛ فالبقارة لها قاعدة قصيرة نسبياً مثبتة بها قاعدة أخرى إلى الخلف،





وتميل عنها بزاوية نحو 10 للأعلى (مثل بعض أنواع البدن). ولعل السبب في جعل القاعدة (البيص) تتكون من جزأين هو أن ارتفاع مؤخرة البقارة (أو البدن) عن الأرض يسهل في جرها على الشاطئ؛ نظراً لأن ارتفاع المؤخرة يقلل من احتكاك قاعدة البقارة بالرمل (على الشاطئ)، كما أن ارتفاع مؤخرة البقارة عن سطح الأرض يجعل ركوب البحارة أسهل حين رسوها بالقرب من الساحل؛ إذ إنه بينما تكون مقدمة البقارة في الماء تكون مؤخرتها فوق اليابسة. كما أن البقارة صنعت كي تكون أكبر حجماً من البدن (للنقل البحري وللغوص على اللؤلؤ كذلك). ولقد احتفظت البقارة بالنظام الذي يحرك الدفة والمثبت على البدن، غير أن مقدمتها تشبه رأس بقرة، ومنها اشتق الاسم. وتسطح البقارة بالكامل بعد ترك فتحات في سطح السفينة، يمكن من خلالها الوصول إلى خن السفينة، ولقد صنعت البقارة في الكويت للغوص على اللؤلؤ وللنقل داخل موانئ الخليج. ويبلغ طول البقارة من 50 ـ 75 قدماً، وتتراوح حمولتها من 100 ـ 300 طن.

البتيل

يشبه البتيل البقارة إلى حد كبير؛ فالبتيل صنع للنقل البحري وللغوص على اللؤلؤ

أجزاء سفينة البتيل
من سفن الغوص والدفاعات البحرية





أيضاً، ولا يختلف البتيل عن البقارة إلا في شكل عمود المقدمة والمؤخرة، إذ إن البتيل يتميز عن البقارة في هذا المجال. فمقدمة البتيل تنتهي بمقدمة بيضاوية الشكل تسمى«الطبق»، كما أن المؤخرة تنتهي للأعلى بشكل يشبه رأس الكلب. والبتيل له صار واحد أو اثنان (حسب حجمه)، وله سطح رئيسي كامل، كما يتراوح طوله ما بين 50 إلى 60 قدماً، وحمولته 200 طن. ويعد البتيل من أسرع السفن الشراعية الخليجية ولذا استخدم في الغوص على اللؤلؤ كما استخدم في النقل البحري، كما زود البتيل بالمجاديف مثل البقارة. ويعد من السفن الجميلة المنظر في البحر، وهو من السفن العريقة الضخمة التي كان لها أثر بارز في منطقة الخليج العربي. . فقد كانت شائعة الاستعمال في أوائل القرن العشرين في المنطقة وكانت تستخدم في النقل البحري إلى الهند، والتجارة والغوص والأغراض الحربية عند بعض دول المنطقة. و«البتيل» نوع من السفن التي كانت شائعة الاستعمال لدى العرب قديماً؛ فقد كانت من السفن المعروفة قبل القرن السادس عشر الميلادي. والبتيل من نوع السفن التي تتميز بالغاطس الصغير الذي يزيد من سرعة السفينة.

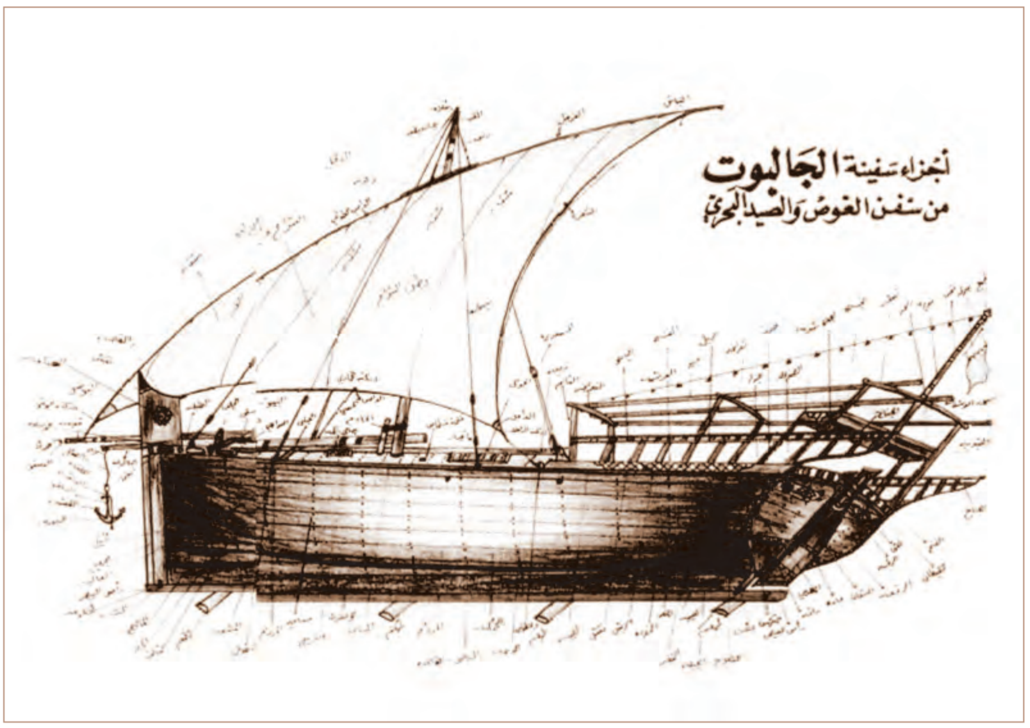
وفي الإمارات كان البتيل قديماً يستخدم للغوص؛ سواء للمغاصات المحلية أم البعيدة، مثل سومطرة ودهلك وسيلان، وكان البتيل أكبر حجماً من البقارة، وأسرع حركة وأشد على تحمل الأمواج، وكان يحمل قرابة 70 ـ 80 من البحارة. وكان سعر البتيل ما بين 6 ـ 7 آلأف روبية. وكان للنوخذا «السردال » حميد البسطي في دبي بتيل اسمه سمحان[2]، وكان معروفاً بسرعته وكبر حجمه، وقد استخدم في الأربعينيات للغوص، وقد أنشد فيه السردال حميد أبياتاً منها:

سـمـحـان شـروى الـنيرة   لي غـالـيـات أثـمـان
سـيـد سـفـن أهـل ديـرة   والشـارقـة وعـجـمـان

الجالبوت

يتميز الجالبوت بمقدمته العمودية وله كذلك مؤخرة عريضة، وتدل هاتان السمتان على التأثر بالتصميم الأوروبي. ولعل أصل الجالبوت يعود إلى القوارب التي تسمى «جولي ـ بوت » والتي كانت مستخدمة في البحرية البريطانية، ومع ذلك فإن بالإمكان إرجاع تسمية الجالبوت وخاصيته معاً إلى المركب الساحلي الهندي الذي بقي حتى أواخر القرن الثامن عشر، والذي كان يسمى «جلبوتي»، وهو اسم مشتق بدوره من اسم المركب البرتغالي «جالبوتا».

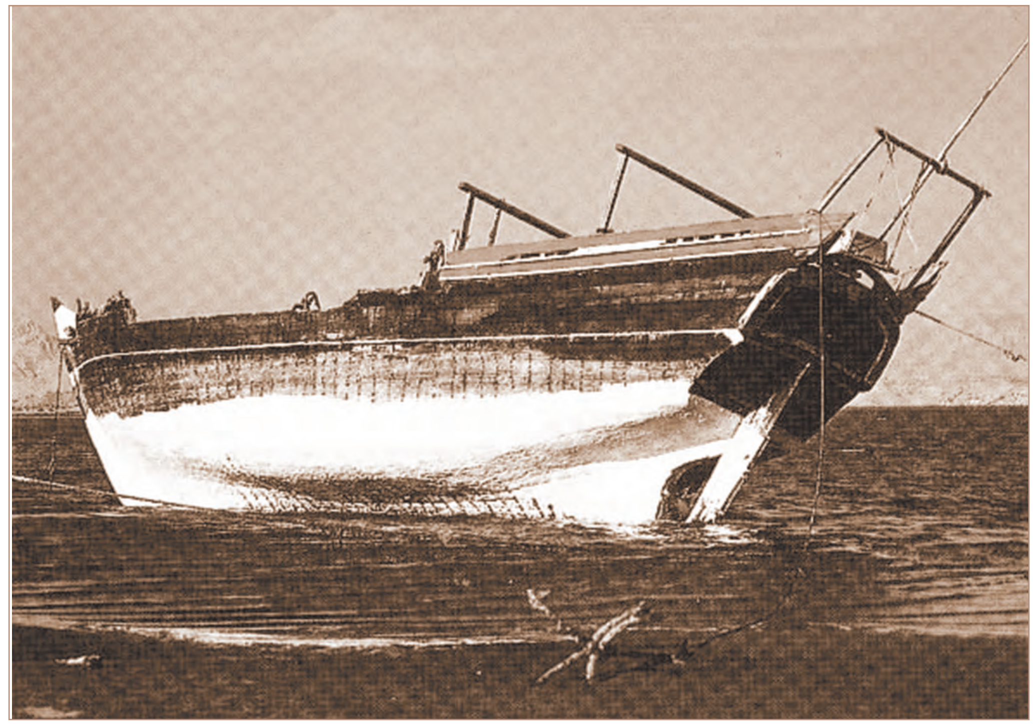
وكان الجالبوت شائع الاستعمال في الخليج العربي مركباً لصيد اللؤلؤ، ويبلغ طول الجالبوت نحو 50 قدماً، وتتراوح حمولته بين 40 ـ 75 طناً، وهو بصار واحد، ولم يستخدم الجالبوت لنقل البضائع.



وفيما يتعلق باشتقاق اسم الجالبوت من السفن الأجنبية المعروفة بجولي بوت فإن الكولونيل ديكسون – والذي شغل منصب المقيم البريطاني في الكويت في الثلاثينات – يشكك في ذلك كثيراً في كتابه «عرب الصحراء».

السنبوق

أو «السنبوك» وهي لفظة عربية عريقة في القدم، وكان من أشهر السفن العربية في البحرين والخليج العربي وعمان وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر. وتاريخ بدء استخدام السنبوق قديم فهو من السفن المعروفة منذ القرن الرابع عشر الميلادي تقريباً. والسنبوق من السفن الشراعية التي كانت معروفة في مصر الطولونية؛ فقد كان إحدى القطع التابعة للأسطول الحربي. ويتميز هذا المركب بمقدمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المنحني ومؤخرته العالية، بما يضفي على السنبوق شكلاً جميلاً ويمتاز بكبر الحجم. وهناك «سنابيق» ذات أحجام متوسطة، تستخدم لعدة أغراض في مياه الخليج العربي. وتتراوح حمولة السنبوق من 20 ـ 150 طناً حسب حجمه كما يبلغ طوله نحو 80



قدماً، وأحياناً يكون له صاريان. وكان من الشائع استعمال السنبوق في الخليج العربي لصيد اللؤلؤ والشحن ونقل الركاب. وعلى غرار السنبوق استحدث «البانوش» والذي يشبه السنبوق إلى درجة كبيرة مع اختلاف الحجم، إذ إن «البانوش» أصغر حجماً من السنبوق، ويستخدم لصيد الأسماك والرحلات البحرية. ومن الخصائص التي بقيت في السنبوق من أيام استخدامه في الغوص على اللؤلؤ طول خشبة المقدمة الممتدة تحت الماء، وما يترتب على ذلك من قصر قاعدة المركب، وهو أمر كان يتيح له سهولة التحرك بالقرب من الشاطئ.



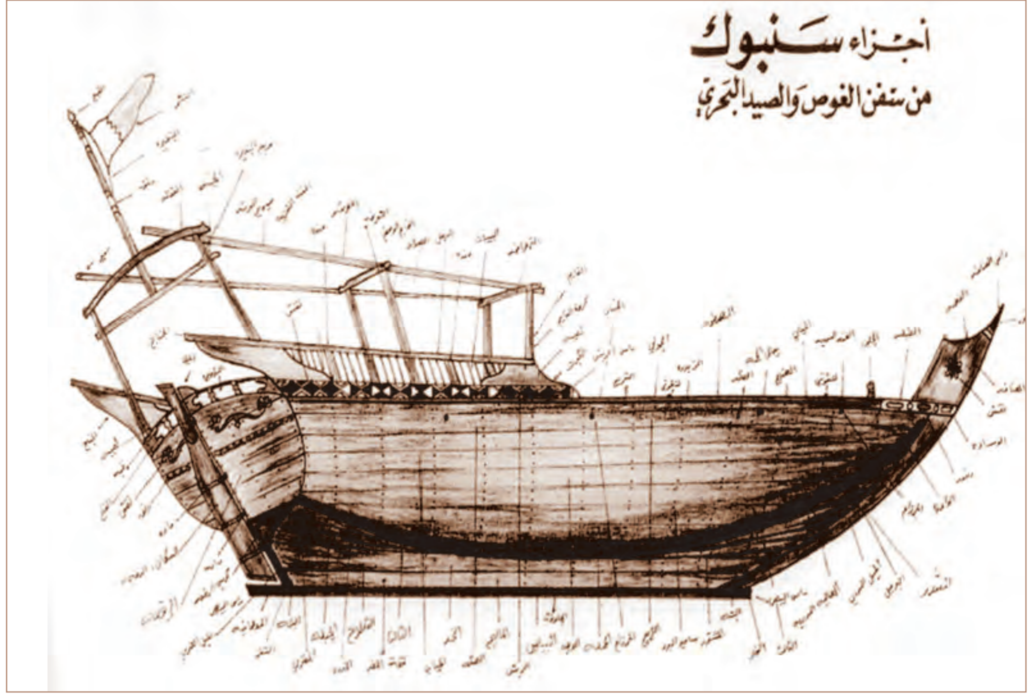


وفي الإمارات اشتهر السنبوق «غالب»[3] قديماً، وكان أكبر سنبوق للغوص (قاعدته بطول 40 والوجه 75)، وكان يحمل 160 بحاراً، وكان يملكه الشيخ راشد بن أحمد المعلا حاكم إمارة أم القيوين (1904 ـ 1929).

الشوعي

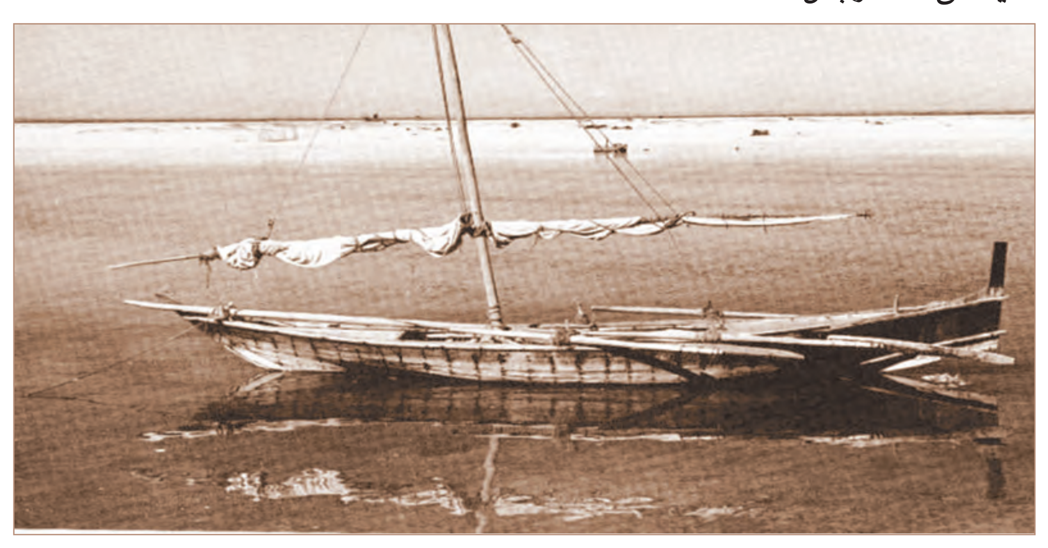
«الشوعي» من المراكب المستخدمة في الخليج العربي لأغراض الصيد والرحلات المتوسطة المسافة والقصيرة. ولا يكاد «الشوعي» يختلف عن «السنبوق» الخليجي الصغير و«البانوش» إلا في حجمه؛ فحمولة «الشوعي» قلما تتجاوز 15 طناً. ومقدمة «الشوعي» مستقيمة بصفة عامة، وقد ينتهي رأسها أحياناً بانحناءة مزدوجة محدبة، وهو مركب ساحلي يصلح لكل الأغراض، وللشوعي صارٍ واحد أو اثنان، إلى جانب عدد من المجاديف، كما أنه يسطح من المقدمة إلى المؤخرة، وله فنة في الثلث الخلفي من السطح، ولقد استخدم بكثرة في رحلات الغوص، ولم يستخدم لنقل البضائع، وقد يصعب تمييز الشوعي من السنبوق؛ وذلك لأن صفات النوعين متشابهة، ولعلهما من أصل واحد لما فيهما من شبه كبير بالمراكب الشراعية الأوروبية الصغيرة في القرن السادس عشر الميلادي؛ فكلاهما منخفض وسطح المؤخرة يحيط به حاجز من القضبان في كلا النوعين، ولعل السنبوق والشوعي أول المراكب العربية التي ظهرت في بنائها التأثيرات الأوروبية. كما استخدم الشوعي في صيد الأسماك والرحلات البحرية.





الشاحوف

وهو مركب يتراوح طوله من 25 ـ 35 قدماً، وكان يستخدم لصيد الأسماك، وكذلك لسفرات الغوص القريبة «القحة»، وقد استخدم الشاحوف بكثرة في الإمارات، وكان يعمل عليه من 2 ـ 4 رجال.





البوم

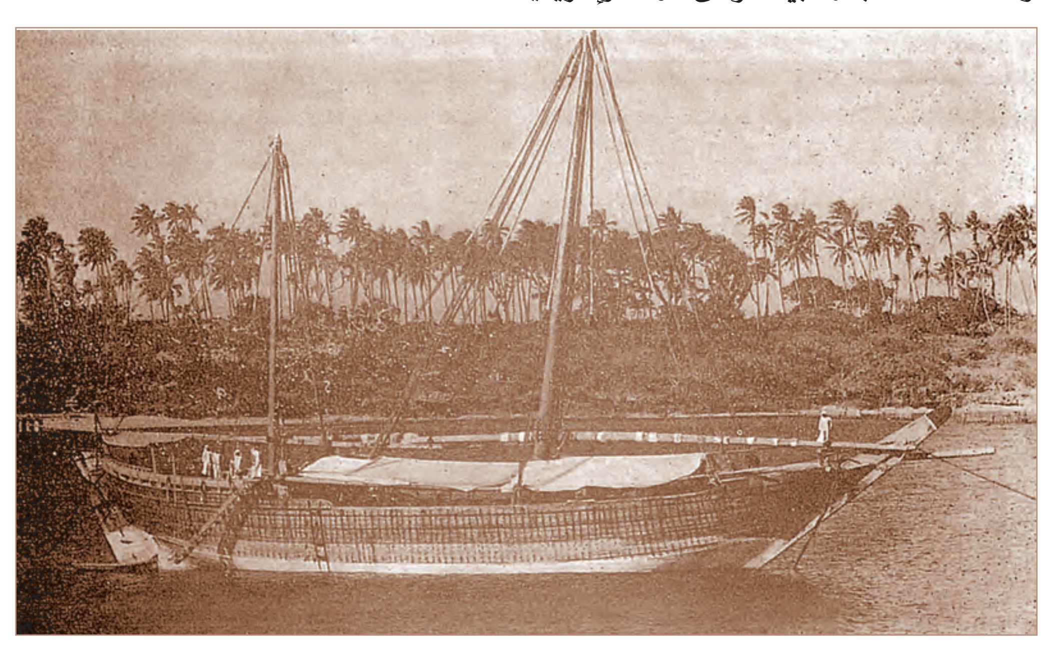
سفينة شراعية بنيت لكي تحل محل البغلة في خدمة النقل البحري، ولقد أثبتت أنها أفضل أنواع السفن الشراعية للإبحار في مياه الخليج وبحر العرب والمحيط الهندي، وكان نجاحها سبباً في انتشار صنعها واستخدامها في العديد من الموانئ إلى هذا اليوم. ومن الأسباب التي أدت إلى انقراض صناعة «البغلة» وإحلال البوم محلها هو أن البغلة صعبة القيادة في بحر متلاطم الأمواج؛ فوجود «رقعة» في مؤخرتها مصدر خطر للسفينة في حالة وجود أمواج عالية تضربها من الخلف. أما البوم فمؤخرته المدببة «أسلك» وأكثر قدرة على الصمود في وجه مثل تلك الأمواج؛. لذا جاء تصميم البوم على يد الصناع الكويتيين في أواخر القرن التاسع عشر تطويراً لتصميم البغلة وتحسين لها. ويتميز البوم بمقدمته ومؤخرته المدببتين، وبمقدمته التي يبرز في طرفها العلوي «الصاطور» ذو اللونين الأسود والأبيض. وللبوم عدة أشرعة ولكن أكثرها استعمالاً هي شراع الدقل العود وشراع الدقل القلمي، وشراع مثلث الشكل يرفع في مقدمة البوم يسمى البومية. وهذا النوع من الأبوام استخدم للسفر والنقل البحري، وهناك بوم آخر يصنع للغوص وصيد اللؤلؤ وهو أصغر حجماً، كما استخدم هذا النوع تجار اللؤلؤ في تنقلاتهم بين سفن الغوص وبين موانئ داخل الخليج. وتتراوح حمولة «البوم» بين 74 ـ 400 طن وطوله بين 50 ـ 120 قدماً، أما عرضه



فيتراوح بين 15 ـ 30 قدماً.. ويتميز البوم بمقدمته المستقيمة القائمة على زاوية 45 درجة، ونجد على أطرافه عادة رسوماً بسيطة تطلى باللونين الأبيض والأسود. وقد استخدم تجار الإمارات ونواخذتها سفينة البوم بكثرة، وفيما يلي بعض التجار والنواخذه الذين استخدموا البوم في الأسفار والتجارة:

1 ـ **النوخذا عبد الله بن سالم آل رابوي** من رأس الخيمة، وقد اشترى مع السيد محمد عبدالله بن دسمال بوماً اسمه النامسة، وهو بوم صنع في الكويت عام 1916، وكان طول قاعدته 43 ذراعاً وعرضه 17 ذراعاً، وحمولته 3500 من (تمر). وقد اشترى النوخذا عبدالله بوم النامسة أواخر الأربعينيات، وسافر به إلى الهند وموانئ إفريقيا للتجارة، وكان يعد من السفن الكبيرة في ذلك الوقت [4].

2 ـ **النوخذا محمود صالح من خورفكان:** اشترى بوم «ابن راشدان»، وهو بوم كويتي، ويعد من أشهر السفن من نوع البوم التي صنعها الكويتيون وأفضلها، ويبلغ طول قاعدته 46 ذراعاً وعرضه 27 قدماً وحمولته 375 طناً، وقد اشتراه النوخذا محمود عام 1940 واستخدمه للتجارة بين موانئ الهند وإفريقيا.





3 ـ **النوخذا علي عبد الله الميرزا** من خورفكان، وقد امتلك نحو 12 بوماً استخدمها في الأسفار والتجارة في الخليج والهند وإفريقيا، وكان من تلك الأبوام بوم السالمي وحمولته 180 طن، وبوم الممتاز، وبوم فتح الرحمن وبوم الميمون وبوم سهيل وبوم فايق وغيرها [5].

4 ـ **النوخذا علي سعيد توير** من رأس الخيمة، وقد اشترى بوماً من الكويت اسمه الفاروق، وحمولته 2000 طن، ولديه عدة





سفن أخرى من نوع البوم أيضاً، ونوع الجالبوت والسنبوق، وكان يستخدمها للتجارة في الخليج وعدن وموانئ إفريقيا [6].

5 ـ النوخذا خليفة محمد الفقاعي ـ دبي ـ وقد اشترى بوماً اسمه فتح الخير، وحمولته 100 طن، واستخدمه للتجارة والأسفار إلى البصرة والسعودية وموانئ الخليج [7].

البغلة

سفينة شراعية كانت عمدة النقل الشراعي في بعض بلدان الخليج قبل أن يحل محلها البوم السفار في مطلع القرن العشرين، صنعت في العديد من موانئ الخليج مثل صور ولنجة والجسم والكويت والإمارات، واستخدمت لنقل التمور والخيول العربية إلى الهند، كما نقلت الأخشاب من الهند إلى العديد من موانئ الخليج وشط العرب. وتراوحت حمولتها ما بين 120 طناً (2800 من) إلى 400 طن (5033 من)، وقد بلغ طولها 135 قدماً. وتتميز البغلة من غيرها من السفن الشراعية الخليجية بمؤخرتها المربعة الشكل ذات النوافذ الخمس التي تطل على غرفة الدبوسة، كما تتميز المؤخرة (الرقعة) بالنقوش الجميلة المحفورة عليها. أما السكان فله رقبة هي أسطوانة قوية من الخشب تدخل في تجويف أسفل «الرقعة»، وتبرز للأعلى (فوق سطح النيم) حيث عجلة القيادة التي تتحكم



فيها، ولقد تشابهت البغلة في هذا الخصوص مع غيرها من السفن التي يطلق عليها «القنجة» و«الكوتية». وقد ذكر بعض الكتاب الغربيين أن البغلة والقنجة والكوتية الهندية جميعها ترجع في تصميمها إلى نوع من السفن البرتغالية تدعى كرافيل (Caravel)، وصلت إلى الهند مع قدوم البرتغاليين، فقلدها صناع السفن الهنود وتطورت فأصبحت البغلة والكوتية، غير أن هذا الأمر يحتاج إلى المزيد من البحث والاستقصاء قبل التسليم به؛ فقد ذكر A. Rowand في بحثه عن السفن الشراعية في الخليج «أن السفينة العربية الحقيقية كانت تشابه في شكلها البغلة التي تميزت عنها بكون الغرفة في مؤخرتها تبرز للخارج أكثر مما هو عليها في البغلة، ولكن البغلة فقدت أهميتها بوصفها سفينة نقل في الخليج في مطلع القرن العشرين، بعد أن ظهر البوم السفار، وأصبح منافساً كبيراً لها. وقد اشتهرت الإمارات قديماً بصنع البغلة واستخدامها، وقد تحدث الأستاذ سلطان بن أحمد بن ربيعة عن البغلة واستخداماتها فقال:



كان الشيخ أحمد بن عبدالله المعلا الذي تولى حكم إمارة أم القيوين سنة 1873، واستمر حتى توفي سنة 1904، رجلاً حكيماً وكريماً وتاجراً، وفي عهده كثرت السفن، ويقال إن عدد سفن الغوص التي كان يمولها بلغ 40 سفينة؛ لذلك فقد انتشرت في تلك الفترة صناعة السفن من نوع «السنبوك» ومن بعد «البتيل» والبقارة. وكان الشيخ أحمد يملك عدة سفن من نوع البغلة الكبيرة الحجم[8]، وهي «فتح الخير»، «العلوي»، «سعد السلام»، «حلوم»، «مينو».. تلك وأخرى غيرها أسماء «للبغال».. وهي أكبر أنواع السفن الشراعية التي وجدت في المنطقة، وبالتحديد في أم القيوين، وقد سخرها لجلب احتياجات المنطقة الغذائية وغيرها من البصرة في العراق ومن الهند وإفريقيا. . كانت «العلوي» مثلاً تحمل بما يزن 14 ألف «من» بصري، والمن البصري الواحد يساوي 21 من الصير، والمن الصير الواحد يساوي أربعة كيلوجرامات.. وكانت بغلة «العلوي» حين تعود من رحلتها مستوردة على ظهرها تلك الكمية من المواد الغذائية والاحتياجات الأخرى لتجار المنطقة؛ فإنها كانت تجول من منطقة «خصب» وحتى دبي مروراً بمختلف السواحل والإمارات بينهما وهي تنزل في كل محطة البضائع الخاصة بأصحابها. ولقد كانت تلك «البغال» مصفرة في مختلف أطراف جسدها من الخارج وذلك حماية لها من تسرب مياه البحر إليها، أو بالأحرى من التآكل أو التأثر بتلك المياه، وكانت البراميل التي على ظهورها مصنوعة من الأخشاب ومصفرة أيضاً، وعادة ماكان ملاحو تلك البغال ينزفون «الدبس»، وهو عصارة التمر التي تكون السفينة محملة بها وهم في طريق العودة من البصرة إلى البلاد. ولأن «بغال» الشيخ أحمد بن عبدالله المعلا كانت تتميز بالحجم والمتانة والأمان فإن التجار كانوا يتنافسون على حجز مساحة لصادراتهم أو وارداتهم من البضائع على ظهر إحداها. . لذلك فإنها ما إن كانت تصل إلى أحد الموانئ حتى تكون بقية السفن التجارية مشلولة عن العمل بانتظار أن تفرغ «العلوي» أو «فتح الخير» حمال 8 آلاف أو «حلوم» حمال 6 آلاف أو «منينو» حمال 5 آلاف من، أو إحدى أخواتها من البغال القيوانية الضخمة من إنزال شحنتها. وجدير بالذكر أن صناعة تلك «البغال» تمت في أم القيوين، وعلى يد صانع من أهلها، وقد أشرف على صناعة «العلوي» خاصة أستاد يدعى علي الحليان، وهو من رأس الخيمة. وعلى العموم لم نسمع عن سفن شراعية كبيرة وجدت في المنطقة بحجم «بغال» الشيخ أحمد ومتانتها ودورها الفعال في إشباع احتياجات السكان من الإيرادات الخارجية. . نعم. . لقد وجدت «بغال» تخص «الشراهنة» في رأس الخيمة، وكذلك الشريف وغيرهما ولاستخدامات الرحلات أيضاً؛ ولكن لا مقارنة بينها مطلقاً. . فيما بعد عمل ابن عبد الرحمن الزرعوني بغالاً أيضاً.

القنجة

يشبه مركب القنجة إلى حد كبير مركب البغلة، ولكنه متأثر في تصميمه بالأسلوب الهندي؛ إذ هو كبير الشبه بمركب الكوتية الهندي، ولعل الفارق الوحيد الواضح يتمثل في النقوش والزخرفة في المقدمة، فهذه الزخرفة في مقدمة القنجة نتوء صغير مستدير، حفرت فيه دوائر متحدة لمركز يعلوها عرف ثلاثي الأوراق، وبهذا النتوء حلقة من حديد تحل محل «منقار الببغاء» في الكوتية، ويعد العرف الثلاثي العلامة المميزة للقنجة، ولهذا كان من الميسور جداً تحويل مركب الكوتية إلى قنجة، وذلك بتعديل شكل رأس المقدمة وإضافة حلية منقوشة إلى المؤخرة، وتشترك القنجة مع البغلة في أن لها مؤخرة مربعة فيها فتحات خلفية وممرات، وإن كانت أقل زخرفة ونقوشاً كما أن عرضها أقل بالقياس إلى طولها، كذلك فإن القنجة قد تزود بثلاثة صوار (كما هو الحال في البغلة)، وقد اشتهرت مدينة صور بصناعة مركب القنجة[9]؛ ولكن هذا الطراز من المراكب قد اندثر، ولم يبق منه إلا مركبان واحد في مطرح، والآخر في صور وهي سفينة فتح الخير، أما حمولة القنجة فإنها كانت تتراوح بين 130 و300 طن وكان طولها يتراوح بين 75 و120 قدماً وكانت تستخدم في التجارة عبر المحيط كالبغلة.



البدن والعويسة

البدن مركب يستخدم لصيد السمك وللنقل الساحلي، وتصميمه منخفض مستقيم، ويمكن تمييزه بالصدر البارز، وبمؤخرته العالية التي تثبت عليها الدفة بالحبال؛ بل إن الدفة نفسها تعد إحدى مميزات البدن، فهي تتحرك على الماء بجهاز معقد قديم يتألف من الجذوع والحبال، وينزع عادة بطريقة جزئية، ليثبت على أحد جانبي المؤخرة إن لم يستخدام المركب، وكذلك عندما يكون راسياً في الميناء، وهذا أمر ضروري لأن البدن قليل العمق، ولكنه عند الدفة أكثر عمقاً في الماء من قاعدة المركب. وذلك لحفظ توازن المركب عند السير؛ إذ تؤدي الدفة الدور نفسه الذي تؤديه القاعدة، ولعل الحاجة إلى نزعها تفسر السبب في التمسك باستعمال جهاز التوجيه المشار إليه آنفاً. وفي أوائل القرن التاسع عشر



الميلادي ذكر الفرنسي باريس أن مركب البدن الصغير العماني كان يصنع بالخيوط، ولم تكن فيه أضلاع مطلقاً، هذا إلى جانب تشابه طرفي هيكله وطريقة توجيه دفته إنما يدل على أن البدن من المراكب العمانية العريقة الموغلة في القدم التي سبقت النماذج البرتغالية، ولابد أن شهرته والإقبال على استخدامه قد ضمنا له البقاء. وكثيراً ما يصنع البدن بقاعدة مزدوجة، مما ييسر سحبه إلى الشاطىء في وضع أفقي، وتلك ميزة مهمة في هذا النوع من المراكب، ومركب البدن ليس له سطح، ولكنه يبطن بحصير من سعف النخيل، وهو مسطح الشكل خفيف الوزن عند المؤخرة، ويصنع من القصب وسعف النخيل، وهو يزود عادة بصار عمودي فريد في طريقة تثبيته، ولكن هنالك نوعاً آخر من البدن أكبر يستخدم في التجارة عبر البحار، له صاريان يسمى العويسة أو العويسي، وتبلغ حمولته بين 20 ـ 100 طن، ويبلغ معدل طول البدن 45 قدماً وعرضه نحو 10 أقدام.

الهوري

الهوري قارب صغير منحوت من جذوع الأشجار، يتراوح طوله عادة بين 10 و20 قدماً، ويصنع من خشب العنة المستورد من ساحل المليبار، ولفظة هوري في الأصل لفظة هندية. ويستخدم هذا المركب في صيد الأسماك ونقل السلع إلى مسافات قصيرة، ولهذا ظل يستخدم على أوسع نطاق، ويعد من أشهر المراكب في الخليج. وكانت جذوع الأشجار تستورد من الهند لصناعة الهوري فإذا أريد تخصيص المركب لصيد الأسماك فإنه يضاف إليه حاجز خلفي، وأضلاع يتراوح عددها بين ثلاثة وثمانية، وخشبة أو خشبتان تحت القاعدة، وأخرى في المؤخرة، وقد يزود بمحرك بخاري كما هو الحال الآن، وقد يضاف إلى المقدمة رأس لتقويتها. وإذا أريد استعمال الهوري للعمل في الموانئ فإنه يبقى على حالته من دون تغيير، على أن استخدامه يكون دائماً في المناطق القريبة من الشواطىء لصيد السمك والنقل، ويستخدم المجاديف لتحريكه، ولكن قد يستعان بالشراع أو بالمحرك البخاري، كما أن الهيكل الهوري الضيق يساعد على السير في الماء، مع أن صيادي السمك يحذرون من أن هذه الحالة قد تعرضه للانقلاب في حالة هياج البحر.





السنبوق المخيط



لعل السنبوق المخيط هو أقدم المراكب[10]، ولأنه مركب متشابه الطرفين فإن الحديد لايستخدم في صنعه إلا في حاجز المؤخرة، كما أنه لايستخدم الشراع العربي المثلث؛ وإنما يزود بالشراع المربع القديم، وهو النوع الوحيد الذي تجتمع فيه خصائص المراكب التي كانت معروفة خلال المرحلة السابقة لمجيء البرتغاليين. وقد وردت كلمة «سنبوق» في مصادر العصور الوسطى، ومن الواضح أنها كانت تطلق على هذه المراكب؛ لأن هذا الاسم هو الاسم الوحيد الذي لايزال يطلق عليها حتى اليوم، ولابد أن هذا الاسم كان اسماً عاماً؛ لأنه أطلق أيضاً على السنابيق التي تميزت بالمؤخرات العريضة المتطورة بعد مجيء البرتغاليين، وقد بقي الاسم للدلالة على نوعين مختلفين جداً أحدهما قديم والآخر كان يعد في أيامه من الأنواع الحديثة. والسنابيق جميلة الشكل دقيقة الصنع؛ فألواحها من خشب العنبة وعرضها وسمكها متناسقان، وتثبت أجزاؤها بربطها إلى بعضها بعضاً بألياف النارجيل، ومعدل طول السنبوق من 25 إلى 40 قدماً، وله دفة صغيرة ومجاديف وصار واحد. ويستعمل السنبوق لصيد الأسماك، ويعمل عليه طاقم من أربعة إلى ثمانية رجال، وربما كان سبب بقاء هذا النوع هو مرونة تصميمه بحيث يستطيع مغالبة الأمواج. وترفع السنابيق إلى الشواطىء عندما لا تكون هناك حاجة إلى استخدامها.

أبو بوز



وهو مركب شحن بسيط يشبه حجمه السنبوق الكبير، وهو طراز حديث من المراكب ذات المحركات الآلية نشأ

بفعل تأثير الأساليب الأوروبية في صنع المراكب الشراعية، ولذلك استخدموا في تصميمه ما يشبه صدر الشونة، وشاع ذلك في بعض الأنواع الأخرى من المراكب العربية المستعملة.

الشاشة

الشاشة مركب صيد بدائي صغير يصنع من سعف النخيل وتربط أجزاؤه بالحبال، ثم يملأ الهيكل بلحاء شجر النخيل، وألياف جوز الهند وأغصان النخيل التي تساعد على الطفو، ثم يمد عليها مايشبه الغطاء. ويبلغ طول الشاشة عادة نحو عشر أقدام، وهو يتسع لإنسان واحد أو اثنين على الأكثر، كما أنه أشبه ما يكون بالصنادل، إذ يطفو على سطح الماء، ويستخدم كثيراً في إمارة الفجيرة، إذ تتيح له خفته الصمود أمام الأمواج، وعمر الشاشة لا يزيد على ثلاث سنوات. وما تزال «الشاشة» مركباً مفضلاً لصيد السمك، لأنه لايحتاج لأكثر من رجلين لاستخدامه.



اللـنـج



من السفن المستخدمة لصيد الأسماك، وهي سفينة متوسطة الحجم (يتراوح طول قاعدتها ما بين 15 ـ 40 قدماً)، ولها مقدمة (صاطور) مستقيمة تشبه مقدمة السنبوق، وجميع اللنجات التي تصنع الآن تسير بواسطة المحرك الآلي فقط.

الماشوة



وتستخدم لأغراض الانتقال بين السفن الكبيرة والشاطئ، وهي قوارب صغيرة الحجم ذات مؤخرة عريضة ومقدمة مستقيمة أو منحنية أو عمودية، وليس لها سطح ويتراوح طولها بين 20 ـ 25 قدماً.

وتتحرك الماشوة بالمجاديف، وقد تزود بصار وشراع، وتعرف في بعض مناطق الخليج باسم «كيت».

الرمث

وهو نوع من الصنادل يستخدم في صيد الأسماك، ويصنع من ثلاثة من جذوع الأشجار، تتراوح أطوالها بين ستة وتسعة أقدام تربط مع بعضها بالحبال. وهو يتحرك بواسطة مجداف مزدوج، ويستخدم في بعض المناطق القريبة من السواحل.



سفن أخرى

هذا إلى جانب عدة سفن وقوارب أخرى كانت تستخدم، وبعضها لايزال قيد الاستخدام في بعض دول منطقة الخليج العربي مثل:

1ـ **بتيل السردال:** وهي سفينة كان يستعملها أمير الغوص أو أمير البحر لمرافقة سفن الغوص، ومنها تطلق المدافع وترفع عليها الأعلام إعلاناً بانتهاء موسم الغوص.

2 ـ **البلم:** والجمع «أبلام» وهو نوع من المراكب الشراعية كان ومازال يستخدم في الانتقال بين موانىء الخليج.

3 ـ **تشالة:** سفينة لنقل السلع من البواخر التي يصعب رسوها في الموانئ



تشالة



تكريري



لكي تفرغ في الميناء، وكانت تستخدم في نقل الصخور من البحر لاستخدامها في بناء المنازل.


عدولية

4 ـ **تكريري:** نوع من السفن الصغيرة التي تستخدم في المياه الضحلة.

5 ـ **عدولية:** نوع من السفن كانت تستخدم في الماضي.

6 ـ **فلوكة:** نوع من أنواع الزوارق الصغيرة التي تستخدم في نقل الناس من السفن الكبيرة إلى الشاطىء وجمعها «فلايك».


قلص

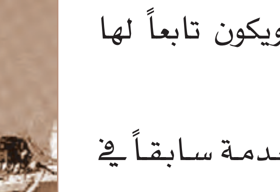


7ـ **كوتية:** سفينة شراعية تشبه البغلة، وتستخدم في السفر والنقل، وكانت تستخدم لنقل التمور والبضائع في منطقة الخليج.

8 ـ **قلص:** قارب يربط بالسفينة، ويكون تابعاً لها ويستخدم في حالة الطوارئ.

9 ـ **صنكيري:** من المراكب المستخدمة سابقاً في منطقة الخليج العربي.

10 ـ **الزاروق:** مركب كبير ذو مقدمة مستقيمة مائلة تنتهي عند أعلى الهيكل، وكان يستخدم لصيد الأسماك.



الزاروق

وفيما يلي نورد جدولاً يشتمل على أسماء أصحاب السفن قديماً في الإمارات ونوع السفينة واسمها، وقد أعددت هذا الجدول بناء على ما ورد من روايات أصحاب السفن أنفسهم، وما رواه المشتغلون في المهن البحرية، وكثير مما ورد في الجدول نشر في مقابلات أجراها عبدالله الطابور مع المشتغلين بمهنة الأسفار والملاحة:

أسماء أصحاب سفن السفر والغوص وأسماء السفن وأنواعها

اسم صاحب السفينة	نوع السفينة	اسم السفينة
عبد الله بن سعيد الشرهان	بغلة	سكر قلام
سعيد بن عبد الله الشرهان	جالبوت	سوق البيادير
سعيد بن علي الشرهان	بوم	السمساح
عبد الله سعيد الشرهان	بوم	معرعر
علي بن يوسف البزي	سنبوك (سنبوق)	الفيل
سعيد بن عبد الله الشرهان	بوم	الفيض
سعيد بن عبد الله الشرهان	بوم	فتح الخير
سالم بن عبد الله	جالبوت	العقروبي
راشد بن يوسف	جالبوت	سودا
علي بن سالم	بوم	الغانمي



اسم صاحب السفينة	نوع السفينة	اسم السفينة
علي بن سالم البدري	بوم	البدري
خليفة محمد الفقاعي	بوم	ممتاز
خليفة محمد الفقاعي	بوم	فتح الخيـر
حمد بن عبد الله العويد	جالبوت	الكيت
سعيد بن غباش	جالبوت	-
حمد بن عبد الله العويد	بوم	الحداد
حمد بن عبد الله العويد	بوم	النصر
محمد حمد العويد	بوم	أنور
إبراهيم محمد السامان	بوم	-
عيسى بن علي المفتول	بوم	النمـر
سيف بن محمد الملغوث	بوم	بديو
علي بن جاسم المناعي	بوم	منصور
حميد بن عبد الله	بوم	-
سلطان بن سيفان	بوم	البدري
علي حسن رقيط	بوم	المباركي
علي الصعصاع	بوم	الباز
أحمد بن خالد	بوم	-
إسماعيل جكة	بوم	-
عبد الرحمن العري	بوم	-
أحمد بو غيث	كويتية	-
أحمد بو غيث	بوم	-
حميد مصبح	بوم	-
حمد بن عبد الله	بوم	-
خلفان القصير	سنبوك (سنبوق)	-
سالم إبراهيم محمد السامان	بوم	-
سعيد بن مغموت	بغلة	-
سالم بن جاسم اليعقوبي	بغلة	-
أحمد بن غانم بن أحمد آل علي	بغلة	-
سيف بو شريجة	سنبوك	-



اسم صاحب السفينة	نوع السفينة	اسم السفينة
عبد الله بن سعيد القصير	سنبوك	المسعودي
يوسف بن سعيد القصير	سنبوك	الشوعي
محمد بن إبراهيم الزعابي	شاحوف	-
عبيد بن محمد الزعابي	شاحوف	-
ناصر الميل	جالبوت	-
راشد المحل	سنبوك	الغول
عبد الله الخروصي	سنبوك	الجني
محمد بن فضل	صمعة	الهمردة
عبد الرحيم محمد علي	جالبوت	جهنم
حميد بن راشد بن مويزة	جالبوت	صفوان
خلفان بن ماجد	جالبوت	الجني
سعيد بن مغموت	بغلة	-
حسن يلس	سنبوك	يلس
سيف بن راشد بن مويزة	سنبوك	كهراة
موزة بنت سعيد العوبد	سنبوك	الحصان
محمد بن سعيد	جالبوت	-
خليفة حمر عين	سنبوك	-
سيف بن خليفة	صمعة	-
أحمد بن سعيد غباش	جالبوت	-
حمد عبد الله البدر	صمعة	-
بطي بن علي وسالم قرويد	سنبوك	-
سلطان بن عبيد	سنبوك	-
سعيد بن عبيد بن بشير	سنبوك	-
جاسم بن دلم	سنبوك	-
عيال بن جبر	سنبوك	-
عيال بيت بن حمد	سنبوك	الأبرق
عبيد سيف الطنيجي	صمعة	-
ناصر بن راشد	سنبوك	الجافلة
عبد العزيز بن إبراهيم	صمعة	-



اسم صاحب السفينة	نوع السفينة	اسم السفينة
أحمد بن إبراهيم	صمعة	-
عبد الرحيم خردقوة	سنبوك	الفيض
حسين بن لوتاه	-	جواد
حسين بن لوتاه	-	المعدي
حسين بن لوتاه	-	البادي
أحمد بن لوتاه	سنبوك	-
عيال مفتاح	سنبوك	-
جمعه المعي السويدي	سنبوك	-
الحمراني	سنبوك	-
عبيد بن علي الشاقوش	سنبوك	-
عيسى السركال	سنبوك	-
خليفة بن ديماس	سنبوك	-
عبد الله بن ديماس	سنبوك	-
عمران تريم (عدة سفن)	سنبوك	-
سعيد ملص	سنبوك	-
أحمد بن درويش	سنبوك	-
عيال بن خادم	سنبوك	-
أحمد بن خادم	صمعة	-
سالم بن عبد الله	جالبوت	-
محمد بن عمران	جالبوت	-
محمد بن سالم الهامور	صمعة	-
حميد بن عمران	صمعة	-
حارب بن سلطان	سنبوك	-
محمد بن بيات	سنبوك	-
الشيخ جمعه بن ثاني	سنبوك	-
بنت بشيت -	سنبوك	-
الكندي -	سنبوك	-
ابن دليل -	سنبوك	-
حارس بن حارس	بتيل	طوفان



اسم صاحب السفينة	نوع السفينة	اسم السفينة
محمد بن عبيد بن دية	-	المعدي
محمد بن عبيد بن دية	-	قرهود
محمد بن عبيد بن دية	-	سبالة
علي بن مصبح كيزي	سنبوك	-
عبيد بن ثاني	سنبوك	العمارة
محمد بن ثاني	سنبوك	السالمي
محمد عبيد البدور	سنبوك	-
الحريزات	سنبوك	-
جمعة بن ماجد الفطيم	سنبوك	-
محمد بن أحمد	سنبوك	البند
عبد الله بن جمعة	سنبوك	-
بن حمودة	سنبوك	الفيل
بن حمودة	أحوف	بو عديل
الشيخ محمد بن حشر	بوم	الصاروخ
عائلة بن عتيبة	صمعة	-
محمد بن بيات	صمعة	-
عيال بن خليفة	صمعة	-
أسرة آل حامد	سنبوك	-
محمد بن حميد بن دلموك	بوم	-
الشيخ القاضي أحمد بن حجر	سنبوك	-
سعيد أحمد إسماعيل بو غيث	بوم	-
ناصر علي الزعابي	جالبوت	البابور
جاسم بن راشد	سنبوك	الفيل
الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا	بغلة	فتح الخير
الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا	بغلة	العلوي
الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا	بغلة	سعد السلام
الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا	بغلة	حلوم
الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا	بغلة	مينو
عبدالله الرابوي ومحمد بن دسمال	بوم	الناسمة



اسم صاحب السفينة	نوع السفينة	اسم السفينة
علي سعيد بن توير	بوم	الفاروق
علي عبدالله الميزرا	بوم	الممتاز
محمود صالح	بوم	إبن رشدان
عبد الله محمد بو هارون	سنبوق	أبو الصنان
خميس محمد بو هارون	سنبوق	البعير
خميس محمد بو هارون	سنبوق	خبيصة
خلفان بو عجيل	صمعة	ـ
محمد بن مدية	سنبوق	القرهود
آل ثاني	سنبوق	العمارة
السردال حميد البسطي	بتيل	سمحان



هوامش الفصل الثالث

1 من مقابلات مع الأساتيد:

- محمد بن راشد عبد الله
- محمد خميس بو هارون
- محمد بو حاجي
- صالح حسن صالح

2 الإمارات في ذاكرة أبنائها ـ عبد الله عبد الرحمن ـ الجزء الثاني ـ ص 41.

3 المرجع السابق، ص 205.

4 من مقابلة مع النوخذا خليفة محمد الفقاعي، مجلة تراث، العدد 83 ـ أكتوبر 2005 .

5 مقابلة شخصية مع النوخذا علي عبد الله الميرزا، ونقلاً عن كتاب أعده النواخذا علي باسم «أسفار في علم البحار» صدر عام 2004.

6 من مقابلة مع السيد صالح سعيد توير ـ جريدة الخليج ـ 24 يوليو 2003.

7 من مقابلة مع النواخذا خليفة محمد الفقاعي ـ مجلة تراث ـ العدد 83 ـ أكتوبر 2005.

8 الإمارات في ذاكرة أبنائها ـ مرجع سابق، ص 203.

9 عمان وتاريخها البحري ـ مرجع، ص 123.

10 المرجع السابق، ص 146.

الفصل الرابع

صنّاع السفن الخشبية في الإمارات





أولاً: صنّاع السفن في أبو ظبي:



عرفت في أبو ظبي خلال القرن العشرين بعض ورش لصناعة السفن الخشبية ولعمليات الصيانة «الدركال»، وكان فيها بعض الأساتيد والقلاليف، وكانوا يستعينون أحياناً ببعض الأساتيد والقلاليف من بقية الإمارات للمشاركة في عمليات بناء السفن وإصلاحها بعد مواسم الغوص والسفر. وكانت ورش صناعة السفن وصيانتها توجد في منطقة الظهر، وهي المنطقة الممتدة على طول ساحل جزيرة أبوظبي وهي المنطقة الحالية الممتدة من مستشفى الكورنيش وحتى برج غرفة التجارة، إضافة إلى منطقة الخبيرة ومنطقة البطين.

ومن صناع السفن القدامى[1] الحجي مكي، وحميد بن ربيعة الوحداني، وضاحي بن سعيد الجلاف، ومبارك بن خميس بن قريش. وكانت



تصنع بعض أنواع السفن في أبو ظبي ولاسيما الجوالبيت، وكان أصحاب السفن وتجار اللؤلؤ ونواخذ السفن يشترون السفن من أبوظبي، أو من بقية الإمارات، أو من الهند والكويت وبعض الدول المجاورة حسب الحاجة.

ولم يبق الآن من الأساتيد المعروفين في أبو ظبي سوى ثلاثة هم:

- محمد خميس بو هارون.
- صالح حسن صالح.
- علي حسن سعيد بن الشيخ الرميثي.

وسنتناول الآن سيرة هؤلاء الأساتيد:

الأستاد محمد خميس بو هارون:

يعد السيد محمد خميس بو هارون الشامسي من أشهر صناع السفن في دولة الإمارات العربية المتحدة ودول الخليج، وقد التقيت به في مصنعه بمنطقة البطين في أبو ظبي عام 2003، ودار بيننا حديث طويل عن بدايته في المهنة وجذوره، وأنواع السفن وطرق صناعتها، والورش التي أقامها في الدولة وظروف مزاولته المهنة على مدار سنين طويلة، وفيما يلي المعلومات التي أخبرني بها السيد محمد:

- «عاشت أسرتي في إمارة أم القيوين، وقد اشتهر سكانها بالأعمال المرتبطة بالبحر من صناعة السفن وصيد الأسماك والعمل في الغوص والطواشة وهي تجارة اللؤلؤ، فازدهرت أم القيوين. وسكنت أسرتنا في المنطقة المقابلة لجزيرة اللزيمة، وعمل أهلنا في الطواشة، وكنا نتاجر مع تجار وطواويش دبي والشارقة ورأس الخيمة وكان تعاملنا مع بني عمنا من العويسات. بعد فترة من الزمن استقر العديد من الأسر المنتمية إلى عشيرة آل بومهير، فسكنوا بالقرب منا في الفريج، الذي يعرف بهم الآن (فريج آل بومهير)، منهم بيت بن بشير وبن حريف وبالمر. وعمل هؤلاء في الغوص وكانت عندهم محامل يسيرونها في البحر في مواسم الغوص».





«اشتهرت أسرتنا وتخصصت في صناعة السفن، بالإضافة الى أن الكثير من أفرادها من الطواويش وتجار اللؤلؤ والغواويص. وقد عمل معظم أجدادنا في صناعة السفن، واشتهر منهم إلى عصر قريب خميس محمد خميس بو هارون، وهو ابن عم والدي، وكذلك والدي ومن بعده جئت أنا الذي ورثت المهنة».

- «ولدت في رأس الخيمة عام 1930 تقريباً، وكان والدي يصنع السفن في رأس الخيمة في الأربعينيات، وقد علمني والدي وأخي سالم أصول مهنة القلافة، وكانت يومية القلاف حوالي 10 روبيات. وظلت أسرتي برأس الخيمة حتى عام 1956، ثم عادت إلى أم القيوين، وقد بدأت ممارسة القلافة وعمري 15 عاماً.

ذهبت الى الغوص مع خالي خلفان بو عجيل المهبيري من أهل دبي، وكان طيباً كثيراً ورحيماً، وعلى ظهر «صمعة» لها دقلين (ساريتين) كبير وصغير، وبعدها منعني أخي - رحمه الله - من دخول البحر والذهاب مع خالي في رحلات الغوص لخوفه من البحر وغدره، وقد ذهبنا في هذه الرحلة الوحيدة إلى هيرات (مغاصات) «أم البخوش» و«بودياي» و«بو اليواني» و«المعترض»، وهي من مغاصات أبو ظبي والقريبة منها».

« ومهنة القلافة عمرها مئات السنين، وقد ورثتها عن والدي الذي أخذها عن جده، وقد ازدهرت مهنة صناعة السفن منذ القدم نتيجة التصاقها الشديد بحرفة صيد اللؤلؤ الرائجة في السابق، وتشربت أصول الحرفة عن والدي، الذي كنت أراه يمضي نهاره بأكمله وهو يتولى عمليات التخطيط والتنفيذ ووضع البناء الهيكلي للسفينة أو القارب المراد صناعته، وكنت أرقبه جيداً في كل خطوة وحركة، وكنت أتابع رحلاته الطويلة إلى الهند لجلب الأخشاب والأدوات اللازمة لصناعة القوارب والسفن، وكنت أرصد بدقة مراحل تنفيذ صناعة القارب، وأظل في وسط العمارة، أي ورشة العمل المؤلفة من القلاليف الذين يعاونونه، كانت المدة التي يستغرقها صنع القارب تتفاوت حسب نوعه



وحجمه؛ فبعض القوارب تنجز في شهرين أو ثلاثة، وبعضها الآخر يستغرق صناعته عاماً بأكمله. ويعمل في الورشة عادة ما بين 12 إلى 15 رجلاً يومياً، يقودهم الأستاد ويوجههم بإرشاداته، ويبدأ العمل في الورشة منذ ساعات الصباح الباكر حتى مغيب الشمس، ويتخلل ذلك تناول وجبتي الإفطار والغذاء، حيث يتعين عليه أيضاً دفع الأجرة للعامل، أما المتدربون فيزودون بوجبات الطعام فقط إلى حين يتقنون أصول الحرفة». والجدير ذكره أن صناعة السفن والمراكب الشراعية التي بدأت منذ قرون عديدة وبقيت حتى نهاية القرن الخامس عشر كانت تتم من دون استخدام أي مسامير معدنية، فقد اقتصرت مواد البناء في ذلك الوقت على الحبال المصنوعة من جوز الهند والخوابير الخشبية المصنوعة من خشب التيك. ويستعرض محمد بن خميس بو هارون هذه المواد في بداية القرن الماضي قائلاً: «اعتمد الإماراتيون في بناء سفنهم على الأخشاب المختلفة التي كانوا يجلبونها من الهند وشرق إفريقيا، ويعد خشب الساج (يلفظ بالعامية الساي) أهم تلك الأخشاب لمرونته، وقدرته الفائقة على التحمل، ويأتي من النيبار بالهند وتنزانيا، ويستعمل في وضع جوانب السفن وسطوحها وأضلاعها، وأحياناً يستعمل القلاليف أخشاب الجنقلي والبنطيج والفيني والسدر، كما يعتمد بناء السفن على المسامير التي تستخدم في تثبيت الأخشاب وهي متعددة الأحجام والأشكال. . وألفت النظر هنا إلى أن المسامير الكبيرة كانت تسمى أبا فلوس (لأن لها رأساً دائرياً مثل شكل الفلس)، ويصل طول الواحد منها أحياناً إلى ذراع». وذكر أن الفتايل هي خطوط من القطن، وتستخدم في سد الفراغ بين الألواح الخشبية، وذلك بعد دهنها بزيت السمسم المستورد من الهند والصومال حتى يسهل إدخالها بين لوحي الخشب، في حين تستعمل الحبال المصنوعة من الليف (ليف أشجار جوز الهند) لشد الأشرعة ولاسيما الدقل، وتختلف الحبال حسب طولها وسمكها واستعمالها ونوعها. وأشار بو هارون إلى أن القلاف بعد الانتهاء من صناعة المحمل





الجديد يقوم بعملية التعلية (برفع المحمل على السيف فوق ألواح خاصة من الخشب لرفع المحمل على السيف فوق الأرض) من أجل دهن أسفل المحمل من البيص إلى الحملة بدهن الودج (بودرة النورة تخلط مع شحم الغنم حتى تصبح مثل المعجون)، ويستمر المحمل مرفوعاً على هذا الوضع ثلاثة أشهر قبل إنزاله للبحر، فيكون الودج بمنزلة العازل للماء ويقلل امتصاص الخشب للماء، ويحميه من الرطوبة وسوسة الخشب. ويعلق قائلاً: «برهنت المواد الطبيعية الأصلية التي كنا نستعملها على قوتها وصلابتها؛ فعلى الرغم من مرور أكثر من مئة سنة على بعض السفن في الدولة إلا أنها لا تزال ترسو شامخة بثبات وصمود في وجه الزمن وتتحدى أمواج البحر العاتية».



ثم استرسل الاستاد محمد بو هارون في حديثه عن أنواع السفن حسب استعمالها قائلاً: «أياً كان نوع السفن فهي تستعمل إما للغوص عن اللؤلؤ أو في الأسفار (وهو النقل البحري والسفر خارج الخليج)، أو للنقل البحري داخل الخليج، وكان يسمى بالعامية «القطاعة»، أو للنقل داخل مناطق معينة ولاسيما نقل المواد الغذائية لسفن الغوص في الهيرات، ويسمى «التشالة» في حين كان صيد السمك هو الغرض الرئيسي، والذي تشترك فيه بعض أنواع السفن. وكانت مهنة صيد الأسماك تحتاج إلى السفن المتوسطة، وأبرزها الشوعي والماشوه والهوري»، مشيراً إلى أن تلك السفن في الغالب تختلف عن بعضها بعضاً في السرعة والحجم والحمولة. وأضاف بو هارون: «ثم هناك السفن والقوارب الصغيرة التي كانت تستخدم للتنقل السريع بين السفن الكبيرة والخيران والشواطئ داخل الإمارات».

ثم استرسل الأستاد محمد بو هارون في الحديث والتوضيح حول أنواع السفن فقال:



«إن البتيل من أسماء السفن المحلية، وهي من أقدم السفن استخداماً في منطقة الإمارات، ويعود تاريخ استخدامها إلى أكثر من ثلاثمئة سنة، كما أخبرنا آباؤنا وأجدادنا، وكانت تستخدم كثيراً في دبي وتليها أم القيوين ورأس الخيمة، وقليلاً ما تستخدم في الشارقة ولايستخدمها أهل أبو ظبي. وكان يستخدمها أهل هذه البلاد كثيراً في مواسم الغوص العود (الكبير)، بالإضافة إلى استخدامهم في الغوص العود لأنواع أخرى من السفن مثل الشواحيف والجوالبيت والبقارة التي سيأتي ذكرها.

ومن السفن أيضاً «البوم» التي جاءتنا من الكويت، والكويتيون يفتخرون ويتباهون بهذا النوع من السفن، ولا يغيرونها إلا نادراً، والبحرينيون يفتخرون بـ«الجالبوت» وهم أهل صناعته، ومنهم تعلمنا نحن صناعة هذا النوع من السفن، ومنها أيضاً «البغال» التي تشتهر بها أم القيوين أكثر من غيرها، ويستخدمها أهل دبي أيضاً، وكانت تستخدم أكثر للسفر، ومن ثم أحضر الناس سفن السفر من باكستان والهند، والأبوام من الكويت، ومن السفن «السنبوق» وهو في حجم «البتيل» نفسه، ويستخدم بنسبة استخدام نفسها؛ إذ إن هذين النوعين من أكثر أنواع السفن التي يستخدمها أهل الإمارات من رأس الخيمة إلى أبوظبي.

ومن أنواع السفن المحلية «الشواحيف» ومفردها «شاحوف»، وهو سفينة كبيرة وضخمة، وتستخدم للغوص العود «الكبير»، إذ كان الغوص أنواعاً: وهي الغوص العود؛ والذي يستمر مدة أربعة أشهر تقريباً، وهي مئة يوم بالضبط. وغوص «الردة»؛ وهو غوص يستمر شهراً تقريباً يزيد أو ينقص بعض الأيام، وتستخدم فيه «الشواحيف» أيضاً. وغوص «الرديدة» ويستمر هذا النوع من الغوص مدة خمسة أيام أو أسبوع، ويذهبون فيه إلى مقابل المنطقة المعروفة بجبل علي. والغوص الأخير هو غوص «القحة»؛ وهو يكون عادة قرب السواحل، ويستمر من يوم إلى أسبوع. وكانت الشواحيف يستخدمها أهل أم القيوين كثيراً، وكذلك أهل رأس الخيمة والحمرية وعجمان ودبي، وتستخدم لسفرات القحة التي تأتي بعد موسم الغوص الكبير والردة والرديدة. كان أهل دبي يستعملون مختلف أنواع هذه السفن لازدهار تجارتهم وكثرة التجار والغواويص والبحرية فيها؛ إذ كانت المركز الرئيسي للطواويش وتجار اللؤلؤ العرب والهنود والعجم، وكانت عائلة البدور يستخدمون السنابيق، والبساطة وهي عائلة البسطي كانوا يستخدمون البتاتيل، أما أهل أبو ظبي مثل القبيسات والعتيبات كانوا فقد يستخدمون الصمعة والسنبوق والجوالبيت التي كان



أكثرها يصنع في أبو ظبي والبحرين. وكانت السفن الكبيرة تستخدم في نقل براميل الماء، حيث تملأ المياه من رؤوس الجبال في رأس الخيمة ثم توزع على السفن والجزر والمدن».

وعرج بو هارون في حديثه على أهم القلاليف والعائلات التي اشتهرت في القلافة على مستوى الدولة؛ قال: «في أم القيوين عيال ابن ربيعة سلطان وإبراهيم وعلي ورثوا المهنة عن والدهم أحمد بن ربيعة، أما عيال عمي محمد وخميس بن عبيد بو هارون فامتهنوا الطواشة، أما أنا وأخي سالم وإبراهيم فامتهنا القلافة، وفي رأس الخيمة اشتهر الأستاد محمد بن راشد وعبد الرحمن بن حسن، وحالياً بو حاجي، وفي عجمان أحمد بن جبر وعبيد شطاف، وفي الشارقة قوم الدخان. ومن أشهر الصناع في المنطقة سيف بن محمد بالقيري من الشواب القدامي المشهورين من أهل دبي، ويليه عبيد بن سلوم الذي كان في البداية يجلب السفن الجاهزة والمبنية من باكستان والهند، ومن ثم أخذ بصناعتها في منطقة الجداف في دبي، وسعيد الختال الذي جلب الأساتيد والصناع المهرة من باكستان، وهو الآن من أشهر الصانعين وبناء السفن، ومشهور أيضاً في السفر، وكذلك راشد الشيراوي وصالح بن حسن جاري، الذي

عمل أولاً قلافاً في عجمان ومنها انتقل مثلي إلى أبوظبي وأصبح الآن وبفضل من الله وجهده أستاداً كبيراً وصانعاً ماهراً لمختلف أنواع السفن، واليوم ظهر الكثير من الشباب ممن صنعوا سفنهم للسباق بأنفسهم ونجحوا في ذلك، واحتلوا المراكز الأولى بجهدهم وبفضل تطويرهم لصناعة السفن والأشرعة التي فصلوها بطريقة تلائم أجواء السباق لا السفر كالقديم، ومنهم خليل مطر المنصوري الذي كان يحتل المراكز الأولى دائماً، وكان في العام 1972 يعمل معي والآن هو أستاذ ناجح وماهر».

«في 1972 وبعد الاتحاد المجيد بعام انتقلت إلى أبوظبي، وفتحت مصنعاً لصناعة السفن في منطقة البطين. وكانت مياه البحر تصل إلى هنا، وفي إحدى المرات حدثت صاحب السمو رئيس الدولة بالأمر، فأمر فوراً بدفن المنطقة فدفنت وبنينا مصنعنا ومكتبتنا، كان أول إنتاج لورشتنا ومصنعنا هذا جالبوت للسيد راشد بن عويضة الذي أعجبه عملنا وسفينتنا التي عملناها له، فأخبر بذلك المرحوم عبد الجليل آل فهيم الذي أوصل الأمر إلى صاحب السمو رئيس الدولة حفظه الله و عافاه وأطال عمره بعد أن رأى الجالبوت ودقة صنعه وقوته، فطلب منه صاحب



السمو رئيس الدولة أن أرسم له سفينة من نوع «الجالبوت»، ولما نظر إليها رئيس الدولة قال لعبد الجليل: «اذهب وأمُرْهُ أن يبدأ بصنعها. وقال لي سموه كم البسطة؟ فقلت له أربع وعشرين ذراعاً، فقال لي خلها خمساً وعشرين، وكم مسوى المصورة؟ قلت له ستة، قال لي خلها خمسة، وهكذا قال زد ونقص في هذا، وهذا وافعل كذا وكذا، ففعلت بناء على توجيهاته التي تنم عن علمه وخبرته بكل صغيرة وكبيرة في السفينة وكأنه أحد صناعها. ويشجع صاحب السمو رئيس الدولة الشباب على التمسك بعاداتهم وتقاليدهم والمحافظة على مهن تراث الأجداد؛ فلهذا يأمر دائماً بصناعة السفن الخشبية. وقد قام صاحب السمو رئيس الدولة ومن خلال سعيه وجهوده في الحفاظ على هذه المهنة وهذه النوعية من السفن ببناء الكثير من السفن. وأذكر أنه في العام 1979 زارني مع مجموعة كبيرة من ضيوفه، ولما رأى الشيخ سحيم آل ثاني من قطر إحدى السفن التي كنت أبنيها للشيخ زايد، وكانت فوقها غرف مبنية بشكل جميل، وطولها ستون ذراعاً؛ وقف أمامها وقال للشيخ زايد: ما هذا يا طويل العمر؟ كأنه يخت وليس سفينة، فقال له الشيخ زايد: وكأنها أعجبتك!! إنها لك. وأمر بأخذها فوراً إلى قطر. وكذلك بنيت العديد من السفن بأمره وأهدى أحدها لصاحب السمو الشيخ مكتوم حتى سأل عن صانعها؛ فقيل له إنه من بلادكم، فأرسل لي صقر بن ماجد المري الذي أصبح نوخذا لهذه السفينة، ومعه ماجد السالفة الذي كان أشهر ميكانيكي لتصليح مكائن السفن، وشكراني بالنيابة عن سموه. وأمرني صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حفظه الله ببناء سفينة لسموه من نوع الجالبوت بلغ طولها 130 قدماً، وقد استغرق صنعها عاماً كاملاً، وهي أكبر سفينة صنعتها، كما أمر سموه ببناء العديد من السفن، وأهداها لأنجاله أصحاب السمو الشيوخ خليفة وسلطان ومحمد وحمدان وهزاع، والباقين من أنجاله الكبار حينها، وذلك لتشجيع هذه الصناعة وترويجها للحفاظ عليها



كونها من تراثنا وتاريخنا حفظه الله وأبقاه. ولما سمع بنية البلدية نقلنا من هذا المكان إلى المصفح نهاهم عن ذلك، وأمر بترتيب المنطقة ودفن أجزاء منها، والاهتمام بها للمحافظة على هذه المهنة، وإبقائها قريبة من الأهالي والأجيال الشابة ليروها ويتعلموا منها، وعدم تهميشها وإبعادها عن المدينة. كما شجع صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان صناعة زوارق السباق الخشبية سواء بالشراع أم المجاديف، وأمر بتنظيم سباقات القوارب، وقدم العديد من الجوائز للفائزين بالسباقات، مما شجع صناعة السفن في الدولة ولاسيما فيما يتعلق بقوارب السباقات في كافة إمارات الدولة. وسمو الشيخ سلطان بن زايد آل نهيان يسير على نهجه، وأعمل له حالياً «كوتية»، وهي بغلة أصلها من الهند، وكذلك أعمل له بتيلاً وشاحوفاً وجالبوتاً وصمعة وسنبوقاً. وأمرني بصناعتها بالمواد والنورة نفسها المستخدمة في منع تسرب الماء للسفينة. وفي عام 1974 فتحت لنفسي مصنعاً في الشارقة وعلى البحر قرب قصر البحر، وأثناء عملي في صناعة السفن للعديد من أهل الشارقة والحمرية هبت عاصفة قوية أخذت السفن وضربتها بعضها ببعض فتحطم بعضها، وفي الصباح لجأت إلى البلدية، وعلى الفور أخذت كرين (سيارة رافعة)، وتوجهت للبحر وأخذت أخرج السفن، وأضعها في الأرض المقابلة لورشتي، وكانت للمرحوم سلطان بن علي العويس، وبعد أيام حضر إليّ سلطان العويس، وقال لي من سمح لك أن تضع محاملك في أرضنا؟ وقال لي من أنت؟ فقلت له أنا فلان بن فلان، وما أن سمع اسمي حتى قال لي الأرض أرضك، وما تحتاج إذناً ولا سماحاً، وأنتم بني عمنا وبيننا وبينكم في السابق معاملات وتجارة وسر معي عند بيوتنا وسترى خشباً خذه لك، فذهبت إلى بيوتهم، وكانت في موقع دوار الرولة، وأخذت الخشب واستعملتها، وعجبت لكرم هذا الإنسان رحمه الله تعالى».

وقد حدثني الاستاذ محمد بو هارون عن ورشة صناعة السفن في الشارقة، وقال إن الورشة تصنع العديد من أنواع السفن. ولكن الطلب يتزايد أيضاً على الشوعى والبوم ويصل طول الواحدة منها من 40 إلى 60 قدماً، وهي تخصص لنقل البضائع والتجارة بين دول المنطقة، والشوعى للصيد ويصل طول الواحدة منها إلى 50 قدماً، والأسعار متفاوتة قد تصل إلى 800 ألف درهم للسفينة الواحدة، وفي الستينات كانت أسعار السفن تتراوح بين 25 ـ 30 ألف روبية، وذلك لتوفر الأخشاب والأدوات والأيدي العاملة الرخيصة. وينتج بوهارون ما يقارب 50 سفينة في العام الواحد، لسد حاجة أبناء دول الخليج، وقال

بوهارون إن سر نجاح القلافة هو الإخلاص للصناعة؛ لأنها تتطلب خبرة واسعة ومهارة وعملية دقيقة في حساب الزوايا والأبعاد، واختيار أجود الأخشاب، وذلك لضمان سلامة السفينة وركابها وبضاعتها[2]. وقد تناول الأستاد محمد بو هارون في حديثه أنواع السفن، وطريقة بناء السفن والأدوات التي تستخدم في صناعة السفن، وقد أوردتها في الفصول السابقة.

الأستاد صالح حسن صالح النجار:

تعلم الأستاذ صالح مهنة القلافة منذ كان صغيراً؛ فقد كان والده وجده يمارسان المهنة منذ سنين طويلة وقد بدأ الأستاد صالح عمله في عجمان، ثم انتقل للعمل في أبوظبي، وأنشأ ورشة لصناعة السفن في منطقة البطين[3]. وقد صنع الأستاد صالح على مدى خمسة وثلاثين عاماً العديد من السفن الخشبية، منها البوم والشوعي والجالبوت، ويساعده في الورشة بعض الآسيويين. وبالنسبة لأنواع السفن الخشبية المستعملة في الإمارات ودول الخليج فيقول إنها أنواع سفن كثيرة بعضها اندثر وبعضها مازال معاصراً، ومن أشهرها سفينة «البوم»، وقد اشتهر أهل الكويت بصناعة هذا النوع من السفن، وهناك سفينة السنبوك، واشتهر بصناعة السنبوك أهل الإمارات وقطر والبحرين، وكذلك الشوعي، ومن السفن التي اندثرت البقارة والشاحوف والبتيل، وذلك لقلة الطلب عليها. والتمييز ما بين السفن وأسمائها وما هو معاصر منها يحتاج لمعرفة بصناعة السفن نفسها، فطريقة الصنع الأساسية للسفينة واحدة، إلا أن التمييز بين سفينة وأخرى يكون في مقدمة السفينة دائماً أي «صدرها» أو «وجهها»، وعلى سبيل المثال فإن سفينة الجالبوت التي اشتهرت الإمارات بصنعها نجد صدرها مرتفعاً إلى أعلى أكثر من غيرها من السفن الأخرى، ليساعد ذلك على تحمل السفر للمسافات البعيدة. بينما نجد سفينة السنبوك أو الهوري لهما صدر مائل إلى الأسفل قليلاً للمساعدة على السرعة، وهكذا فلكل نوع سفينة صدر أو وجه يختلف عن السفينة الأخرى.

وفي صناعة السفن رأي صاحب السفينة المراد صنعها مهم، على خلاف صناعة

السيارات والتي لا يؤخذ فيها رأي مستخدمها؛ فالعملية الفنية لصناعة السفينة تتم حسب طلب صاحبها، وبالحجم الذي يراه مناسباً والمواصفات التي يطلبها. وعن الطريقة الفنية لصناعة السفن يقول صالح: «في السابق، كانت صناعة السفينة تستغرق منا زمناً طويلاً يصل مداه بالنسبة للسفن الكبيرة إلى 3 سنوات تقريباً، ولا يقل عن 6 أشهر لأصغر السفن؛ لأن أدوات الصنع آنذاك كانت بدائية، وتعتمد في الأساس على جهد العامل.. إلا أن الحال تبدل بحمد الله بعد ظهور النفط، وتوفرت لدينا الكهرباء، وأصبح استخدامنا للكهرباء في معظم عملنا الرئيسي في نشر الأخشاب بواسطة «المناشير» الكهربائية وفي اللحام، وما إلى ذلك، وقد وفرت علينا الكهرباء نصف المدة الزمنية التي كنا نستغرقها في السابق لصناعة السفينة الواحدة.. ومع ذلك فقد حدث العكس بالنسبة لإنتاجنا فقد انخفض الطلب على صناعة السفن بنسبة تفوق نصف ما كنا نصنعه في السابق؛ فقد كان معدل مانصنعه من سفن ونبيعه في الأعوام الماضية يتراوح ما بين 20 ـ 30 سفينة سنوياً، أما حالياً وفي أيامنا هذه فلا يتجاوز مجمل صناعتنا وبيعنا عشر سفن سنوياً. وأكثر الطلب حالياً على صناعة سفن السنبوك والشوعي؛ فهما أكثر ما يفضله الصيادون لصيد الأسماك، وهناك بعض الطلب على صناعة سفن الهورى، وهذا النوع يستخدم في مواسم سباق الزوارق. ولا طلب يذكر الآن على صناعة الأنواع الأخرى، ولاسيما السفن الكبيرة وسفن السفر. وعمل الأستاذ صالح لا يقتصر على طلب أبناء الإمارات فحسب؛ بل يمتد لطلبات الأشقاء في دول المنطقة، فقد سبق له صنع العديد من السفن لبعض الأشقاء في قطر والمملكة العربية السعودية والكويت، وبعد أن اندثرت هذه الصنعة لدى بعضهم.

الأستاد علي حسن سعيد بن الشيخ الرميثي:

تلقى الأستاد علي الرميثي تعليمه في مدرسة الأحمدية في دبي[4] أيام كان يديرها الشيخ محمد نور، وقد تعلم على يد الشيخ أحمد بن ضبوي، والشيخ محمد بو ملحة. زاول الأستاد علي الرميثي العديد من المهن منذ صغره، فقد زاول مهنة السفر والتجارة وعمره 15 عاماً، وسافر مع عمه إلى عدن وقضى فيها مدة، ثم عاد إلى الوطن، وأخذ يمارس عدة مهن منها مهنة صناعة السفن، وقد أشرف على صنع سفينة «زعبيل» للمغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم، ومكث



مدة عامين في باكستان حتى أنجزت السفينة عام 1962. كما أشرف على صناعة عدة سفن للمغفور له الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان، ومنها سفينة «المقام». ويعمل الأستاد علي الآن مستشاراً تراثياً في نادي تراث الإمارات في أبوظبي، ولديه الآن ورشة في منزله يمارس فيها هوايته في صنع بعض الأدوات الخشبية والألعاب الصغيرة لأحفاده.

ثانياً: صناع السفن في دبي

اشتهرت دبي منذ أكثر من 150 عاماً بأنها ميناء بحري مهم ومركز تجاري، وقد ازدهرت فيها تجارة اللؤلؤ والغوص والتجارة والسفر بين البلدان بالسفن الشراعية، وقد أدت تلك المهن البحرية إلى ازدهار صناعة السفن الخشبية التي هي العمود الفقري لصيد وتجارة اللؤلؤ والسفر بين البلدان. ومن خلال لقاءاتي مع صناع السفن في دبي حصلت على أسماء بعض الصناع القدامى في دبي؛ وهم:

- علي بن خلفان.
- محمد بن ثاني.
- بخيت الباغ.
- سعيد بن ضاحي.
- درويش بن مصبح بالقيزي.
- عبد الله بن مصبح.
- سيف محمد بالقيزي.
- أحمد بن ثاني بن عبود.
- موسى بن زايد.
- إسماعيل الياسي.
- الأستاد عبد الحسين.
- إبراهيم حسن الأستاد.
- مال الله علي بن خلفان بالقيزي.
- عبيد جمعة بن سلوم.
- حاجي درويش.
- عبدالله خميس.

- إسماعيل عبدالحسين.
- حسن ابراهيم الحواي.
- عبدالله الصيري.
- أحمد بن سلمان.
- سيف بن بدر.
- محمد مصبح.
- محمد بن اقليل.

وسنتناول الآن سيرة بعض صناع السفن في دبي:

- الأستاد/ سيف محمد بالقيزي:

يعد الأستاد سيف محمد بالقيزي من صناع السفن المشهورين في دبي، وقد التقيت به عام2003، وتحدث معي عن بداية مزاولته لصناعة السفن وعن مهنة صناعة السفن عامة:

- «ولدت في عام حرب الإنجليز في ديره (حادثة ضرب الإنجليز لديرة بالمدفعية عام 1910 ميلادية)، وكانت منطقة أم هرير ببر دبي هي مواطن العائلة من زمن أجدادي وآبائي. مات والدي وعمري أربع سنوات؛ فرباني عمي درويش بن مصبح بالقيزي، وأصبح بمنزلة والديّ رحمهما الله، وتربيت ونشأت في بيته مع عياله مصبح وأحمد وغانم ومطر وسهيلة ومي، واثنان منهم أصغر مني، وكان معنا ابن عمنا علي بن خلفان بن مصبح، وتربيت ونشأت مع أولاد آل فريج مثل عيال عمير بن عبد الله الفلاسي وأخوه غانم ومحمد وتلقيت العلم مع هؤلاء في المدرسة الأحمدية».

بدأ مزاولة مهنة صناعة السفن وعمره 7 سنوات، وقد علمه عمه الأستاد درويش بن مصبح بالقيزي. وكانت أجرة القلاف في تلك الأيام تتراوح من روبية إلى روبية ونصف. ومن أنواع السفن التي كان يصنعها أخبرني بأنه يصنع الجالبوت (صنع سفينة جالبوت للسيد سيف بن جبارة)، وصنع شواحيف وسنبوق وصمعة وبقارة وعويسي وبيلي وهوري





لصيد السمك، وكان يصنع العبرة في 15 يوماً. وقد ذكر بأن مهنة صناعة السفن كانت مزدهرة أيام الغوص وتجارة اللؤلؤ والسفر، ولكن بعد انتهاء الغوص وانحسار تجارة اللؤلؤ وانقطاع الناس عن السفر في البحر بدأت صناعة السفن تتأثر كثيراً، وقل الإقبال على صناعة السفن. وعن الأساتيد المعروفين في الإمارات قال بأن أساتيد رأس الخيمة المعروفين هم محمد بن راشد وعبد الرحمن بن حسن وسرور بن فرج. وفي أم القيوين محمد خميس بو هارون وإخوانه سالم وإبراهيم وعيال ابن ربيعة. والأستاد سيف يعرفه أهل الجداف، وينادونه باسم «مهندس السفن»؛ بسبب قدرته الفائقة على رسم أي نوع من السفن التقليدية وتصميمها وبنائها من دون أن يكون خريج إحدى الجامعات الهندسية، ويقول إنه خريج جامعة الحياة التي تربي وتعلم من يريد أن يتعلم. شاهد ومارس المهنة من صغر سنه، وتلقاها من أهله الذين ورثوا المهنة كابراً عن كابر، ويعد الوالد سيف من أواخر جيل الأجداد الذين يمارسون هذه المهنة إلى وقتنا الحاضر، وتمتد خبرته إلى أكثر من سبعة عقود مضت، ويعد قاموساً حياً لمفردات ومعاني الألفاظ والمصطلحات المرتبطة بالسفن والحياة البحرية في الدولة ومنطقة الخليج العربي.

وعن مهنة القلافة وصناعة السفن يقول الأستاد سيف: «إن هذه المهنة تسمى «خدمة الخشب»؛ ونعني بها مهنة صناعة السفن التقليدية وصيانتها، وعندما يقول أحدنا «أشر» أو «يأشرون» أي يبنون سفينة جديدة من البداية إلى النهاية، وكنا نؤدي عملنا هذا في منطقة رأس ديرة عند بيت محمد بن دلموك، وبيت الشيخ مانع بن راشد بن مكتوم قرب مدرسة الأحمدية، واشتغلنا هناك ست عشرة سنة، ولم تكن أيامها بلدية ولا قوانين تنظيمية في المدينة، ولما نظمت منطقة الديرة والراس وخططتها البلدية نقلوها إلى الأرض الخالية التي كانت تطل على الخور عند بري حشر، والتي حل محلها بناية خليفة بن سلطان الحبتور، وبناية ابن عويس وبنك عمان القديم. وبقينا في هذا المكان سنتين، وبعدها وبعد توسع العمران في هذه المنطقة نقلونا إلى دبي في مكان حديقة خور دبي الحالية وبقينا هناك ثماني عشرة سنة، وبعدها نقلنا إلى مكاننا الحالي في جداف دبي».

وبالنسبة للأخشاب المستخدمة في صناعة السفن قال: «كنا نجلب الخشب المطلوب لبناء السفن من مدينة كاليكوت التي تقع على ساحل المليبار في الهند، ومن أشهر أنواع الخشب الساج الذي يستخدم كليحان لبناء جسم السفينة، فهو لا يشرب الماء، ولا يسربه، وهناك أنواع تسمى «بن طيح» و«فيني»، ونوع يسمى «فن عين»، والذي يستخدم للدقل وهو سارية السفينة، ونوع يسمى «فناً إبراهيمياً» و«فن أصل»، ونوع يسمى «حطب الدوب»، والذي يستخدم لـ«الفرمن» وهو الذي يكون في إطار الشراع من الأعلى وهناك نوع يسمى «حطب باقة»، ويستخدم للربط بين أجزاء هيكل جسم السفينة، ونوع يسمى «الفنص» يستخدم للربط داخل خن المحمل. وكنا نأخذ في بناء سفينة ثلاثة أشهر، إن كانت عندنا «يزوة» قوية، وإن قصرت اليزوة (العمال) عندنا نأخذ أربعة شهور أو خمسة، والآن قل الشغل في السفن إلاّ سفن السباق الشراعية أو المياديف، وهي التي يشتغل فيها ويخدمها



مواطنون من عيال الدار، ويساعدهم بعض الهنود والباكستانيين، وأنا آخر محمل سويته وخلصت منه كان لبطي بن فرج المزروعي، وخلص هذه السنة، وتجده حالياً في الخور عند مراسي الخور قرب قصر الشيخ أحمد بن علي آل ثاني، وقبله كان محمل سمو الشيخ محمد بن زايد آل نهيان انتهيت منه عام 2001 .

كان يستخدم في منطقة الساحل في دولة الإمارات العديد من أنواع السفن للصيد والغوص على اللؤلؤ، ومن أشهرها السنبوك والجالبوت والصمعة والبقارة والشاحوف وأكثرها استخداماً السنبوك ويليه الجالبوت والصمعة والبتيل. وكان يوجد في دبي بتيل واحد فقط يتيم ليس له أخ ولا مثيل، وهو مملوك لأسرة البسطي من أقربائنا من آل بوفلاسا، وكان يملك سردال الغوص المعروف حميد بن خلفان البسطي، وحالياً لا يستخدم هذا النوع سوى في منطقة رؤوس الجبال عند الشحوح، ويستخدمونه للضغا وهي من طرائق صيد الأسماك التقليدية [5]».

الأستاد عبيد جمعة بن سلوم:

في عام 2003 التقيت الأستاد عبيد جمعة بن سلوم، وقد أجريت معه مقابلة، وسأورد هنا ما ذكره لي عن مسيرته في صناعة السفن، كما سأورد بعض ما ذكره خلال مقابلات صحفية أجريت معه، وذلك لإلقاء المزيد من الضوء على إنجازاته في مجال صناعة السفن، ولاسيما أنه يعد من أشهر صناع السفن في الإمارات والخليج وصاحب أكبر ورشة سفن في المنطقة.

- الأستاد عبيد من مواليد عام 1938. يقول ابن سلوم: «منذ سنين طويلة وأنا أعمل في صناعة السفن، لم يكن أحد من أهلي نجاراً، ولا كانوا يحبون هذه الصناعة؛ إلا أنهم عملوا في تجارة الأخشاب، سعيت لأن أتعلم بنفسي وساعدني في ذلك السن الصغير الأستاد سيف بن محمد بالقيزي (عملت معه عشر سنوات)، وموسى بن زايد، ثم انفردت في الستينيات بعد أن استطعت أن أكون نفسي، وأفهم العمل جيداً، وصرت قادراً على صنع جميع أنواع السفن الخشبية. لم أترك بلداً خليجياً لم أعمل فيه، تنقلت ما بين الهند وباكستان وإفريقيا، مارست مهناً كثيرة، كانت الحياة تفرض شروطها القاسية على جيلنا، الظروف الحياتية دفعتني إلى أن أترك



المدرسة مع خمسة من أصدقائي. بعد سنوات قليلة عملت في العبرة بخور دبي.. لم أطق صبراً على فراق رائحة الخشب وهو يقطع بالمناشير اليدوية ولا الابتعاد عن أصوات المطارق ورنين المسامير.. عدت إلى مهنتي هذه ثم سافرت إلى الكويت حيث تصنع المحامل المرغوبة في منطقة الخليج.. في السعودية عملت أيضاً في صناعة المحامل بأنواعها.. إلا أن أقربها إلي وأحبها هو البوم.. وعدت بعد سنوات إلى دبي لأواصل العمل في المكان ذاته الذي ابتدأت فيه خطواتي الأولى عام 1975، وافتتحت مصنعاً في ميناء الحمرية، وكان أول محمل عملته هناك هو «لنش» لحساب النوخذا راشد الجروان بيع فيما بعد بمبلغ مليون وثلاثمائة ألف درهم، وعام 1997 صنعت محملاً ارتفاعه يزيد على عشرين قدماً، وطوله من الأعلى 115 قدماً، ومن قاعدته 165 قدماً وعرضه 36 قدماً وحمولته من 900 إلى 1000 طن». وبالانتقال للحديث عن أصول السفن ومميزاتها واستخداماتها يقول: «أول من صنع «الأبوام» الكويتيون، ثم انتشرت في دول الخليج العربي الأخرى، وكان البحرينيون متخصصين في صناعة الجالبوت، أما سفن الإمارات فكانت «البيلي» والشاحوف، والشوعى الذي يستخدم لأعمال الصيد وكذلك للتجارة داخل المناطق والأخوار، وهناك «السنبوك» الذي استخدم للغوص، والهوري الذي يستخدم



للصيد في الأماكن القريبة من الشواطئ والبعيدة عن التيارات المائية. أما «العبرة» فنادرة الوجود الآن، وكانت تستخدم لنقل الأغراض والمؤن من السيف (البر) إلى البواخر وسفن النقل الكبيرة، ومن الأسماء أيضاً «البقارة» وتستخدم للصيد، ولم يعد هذا النوع من السفن منتشراً كما كان في السابق. أما «البغلة» فهي السفينة الكبيرة التي تستخدم للأسفار الطويلة، والتي مازالت تخدم في الحاضر. ولها دور مميز في النقل والتجارة البحرية، ومن الأسماء الأخرى للسفن «الكوتية» وهذا النوع يستخدم عادة للتجارة وكذلك «البتيل» وهو من السفن المتعددة الأغراض والمهن. وجميع هذه السفن تجارية تصلح للأسفار الطويلة غير أنه يجب أن تحمل بحمولة تناسب حجمها؛ فإذا كانت قدرتها حمل ثلاثمائة طن على سبيل المثال فقط يجب ألا تحمل بأكثر من هذه الحمولة، وعموماً جميع دول الخليج كانت تنتج سفناً ذات حمولة محدودة «من 250 إلى 300طن»، ما عدا الكويت التي كانت تصنع سفناً تصل حمولتها في تلك الأثناء إلى 500 طن. أما فيما يتعلق باستخداماتها فيمكن أن تستغل للتجارة أو للصيد، باستثناء سفن السباق التي لا تصلح لشيء سوى السباق».

وعن أحجام السفن يقول عبيد بن سلوم: «تختلف أحجام السفن من سفينة إلى أخرى فمثلاً الشوعي يبلغ طوله 20 ذراعاً وعرضه 8 أذرع، وعمقه 9 أذرع، وهذا المقياس ليس ثابتاً إنما يتغير حسب طلب صاحب السفينة وينطبق الشيء نفسه على باقي السفن».

«بالنسبة للأخشاب فإننا نستوردها من الهند وبورما وباكستان، وأفضل أنواع الخشب الساج الهندي المعروف بجفافه على عكس الخشب البورمي الذي يتميز بدسومته، وبالمناسبة على الرغم من أن الخشب البورمي قابل للبقاء سنوات أطول إلا أن الناس يطلبون الخشب الهندي نظراً لأن أجدادهم كانوا يستخدمونه». وفيما يتعلق بأنواع السفن التي ركز على صناعتها في بداية تأسيس ورشتة يقول:«اهتممت بإنتاج نوع من «اللنجات» تسمى «باللنجات الباكستانية»، وكانت تستخدم في الخمسينات لنقل البضائع إلا أن حمولتها كانت لا تزيد عن 300 طن ولأن التجار كانوا يفضلونها فقد طورتها وزدت من سعة حمولتها. والعمال الذين استعنت بهم كانوا من الباكستانيين الضليعين في هذه المهنة، بدأت العمل مع 12 عاملاً، والآن يعمل معي 120 عاملاً».

وعن المعدات المستخدمة في صنع السفينة يقول: «المسامير وهي نوعان؛ نوع «الحديد»

والآخر «جلونايز»، والنوع الأخير هو أكثر استخداما لأنه يقاوم الصدأ وعملي أكثر، وهناك المنشار ويستخدم لقطع الأخشاب، وكذلك «الجدوم» ويستعمل لصقل الأخشاب، ثم «المقدح» الذي يستخدم في عمل فراغات في جسم السفينة، ولتسهيل عملية دخول المسامير في ألواح السفينة، و«الشباصة» تستعمل في حالة التواء أحد المسامير لتتمكن من إخراجها، أما «المطرقة» فهي تستخدم في دق المسامير، وهناك أيضاً «المنقر» الذي يستخدم «للكلفات»، والكلفات هو القطن الذي تسد به الفراغات بين ألواح السفينة».

وفيما يتعلق بتوزيع العمل في المصنع يقول بن سلوم: «كل سفينة تجهز في المصنع تحتاج إلى عدد معين من العمال؛ فمثلاً صناعة سفينة من نوع «الجالبوت» تحتاج من 4 ـ 6 عمال، وتتوزع الوظائف بين العمال كالآتي: «الأستاد» الذي يعد المشرف المباشر على كل صغيرة وكبيرة، وعلى العمال بالمصنع، وهو الذي يخطط ويرسم كيفية صناعة السفينة، أما «القلاف» فيرتب الأخشاب وينظمها وينفذ تعليمات الأستاد، وهناك «المسماري» الذي يضرب المسامير في ألواح السفينة و«المكلفت» الذي يعمل على وضع الكلفات «أي القطن» في فراغات ألواح السفينة، وهناك كذلك «المزيري» الذي يحمل الأخشاب. وبالنسبة لأسعار السفن في الماضي كانت الأسعار أرخص، ويرجع ذلك إلى أن أسعار الأخشاب والأدوات الداخلة في صناعة السفن أقل تكلفة مما عليه الآن، وكذلك قلة كلفة أجور





النقل..فمثلاً كان سعر الشاحوف قديماً ما بين 3000 ـ 4000 روبية، والعبرة 300 روبية. أما في وقتنا الحاضر فالأسعار تختلف حسب أحجام السفن وهي تتراوح بين 200 ألف إلى 700 ألف درهم، كما بلغت تكلفة السفينة التي أطلقت عليها اسم «الإمارات» وقد صنعتها لحسابي الخاص عام1990، مليوني درهم تقريباً. أما أجور العمال فهي مختلفة بحسب وظائفهم، فأعلى أجر يتقاضاه العامل هو 3000 درهم في الشهر، ويمنح للأستاد، أما أقل أجر فهو 1200 درهم في الشهر، وهؤلاء العمال من الهنود والباكستانيين. ويصنع المصنع 10 سفن من الحجم المتوسط في السنة الواحدة، بالإضافة إلى 3 سفن من الحجم الكبير التي تصل حمولتها إلى 500 ـ 600 طن.

وعن مسيرة حياته العملية يقول الأستاد عبيد بن سلوم إنه منذ طفولته شعر بانجذاب قاهر إلى رائحة الخشب وألوانه وأشكاله، «وقد بدأت علاقاتي بهذه الحرفة وأنا في الخامسة عشرة حين كنت أخرج إلى صيد السمك، ولكن نظرة المجتمع إلى صانع السفن واحترامه الكبير له دفعتني للاهتمام بهذه الحرفة؛ فنحن نطلق عليه لقب «الأستاد» ونحترم خبرته.. وذهبت إلى باكستان واشتريت طراداً، وبعد مدة تاقت نفسي إلى معرفة أوسع بتقنية الصناعات الخشبية فهاجرت إلى الكويت، حيث عملت مع أحد المهرة في هذه الصناعة هو «حاجي خليل»، لكن شوقي إلى دبي في منتصف الستينيدات من القرن الماضي جعلني أقطع حبل الهجرة التي دامت سنتين لأعود إلى دبي».

بعد عودته اشترى «لنش» بمبلغ 150 ألف درهم، ثم اشترى ستة لنشات، وراح يؤجرها في مجال الشحن التجاري. وفي سنة 1975 سافر إلى باكستان، حيث أشرف على صناعة مركب خشبي حمولته 350 طناً، وعاد به إلى دبي. ويواصل الأستاد عبيد حديثه فيقول: «ومنذ ذلك الوقت بدأت صنع المراكب في دبي واستوردت الأخشاب من الهند والشرق الأقصى (تايلند، كمبوديا، فييتنام، سومطرة وماليزيا)، وكانت تصلنا على شكل جذوع فأصنعها كاملة، وقد صنعت بنفسي أكثر من أربعين سفينة حتى الآن ما تزال حتى اللحظة تعبر مياه الخليج باتجاه الجيران والأصدقاء والشركاء التجاريين لبلادنا، فسفن الخشب لا تفنى إن كانت موضع صيانة من أصحابها، على خلاف السفن الحديثة التي لها عمر افتراضي تتحول بعده إلى «سكراب». وأنا لست أول من قرر صناعة السفن في الخليج بدل الباكستان والهند؛ فقد سبقنا سيف بن محمد بالقيزي الذي افتتح أول ورشة من هذا النوع في الإمارات، وكذلك أحمد ثاني بن عبود وإسماعيل الياسي، وصنعوا أول سفن خشبية



بحمولة 300 طن في الوقت الذي لم تتجرأ فيه دول الخشب مثل الهند وباكستان على صناعة هذه الأحجام، وكلما بعدت الموانئ التي نقصدها نزيد سماكة الألواح المستخدمة وحجم السفينة. الإماراتيون تخصصوا في «السنبوك» في حين ينفرد الكويتيون الآن بصناعة «البوم»، وتكتفي البحرين بـ«الجالبوت»، والعمانيون يمتازون بصنع «البغلة» الضخمة ذات التجويف الواسع».

(إمارات ـ 5) حلم تحقق:

يقول الأستاد عبيد: «إن «إمارات ـ 5» حلم قديم كان لا بد من تحقيقه هنا على أرض دبي إمارة البحر والبحارة والملاحة الدولية. جربنا قدراتنا سابقاً بإنجاز أبوام بأحجام كبيرة عدت قياسية على مستوى المنطقة، وكان أولها عام 1978 عندما أنزلنا إلى البحر «بوماً» صنع كاملاً فوق شاطئ الحمرية، وقبلها كنا نسافر إلى الهند وباكستان لصنع مراكبنا توفيراً للنفقات؛ فالأخشاب هناك وكذلك العمال. وقد احتجنا لأكثر من مئتي طن من خشب التيك لصناعة «إمارات ـ 5» ونلاقي صعوبات في الحصول على الكميات المطلوبة؛ فالبورماتيك يأتي من بورما وبكميات محدودة، والشالمان من باكستان، والساي من إندونيسيا وهذه الدول تحدد كميات الأشجار المقطوعة الآن». وعن حمولة «إمارات ـ 5» الخشبية الجديدة يقول عبيد بن سلوم بأنها 1500 طن، وقد تصل إلى ألفي طن، وقد زودت بكل تقنيات الإبحار الحديثة مثل الرادار وكاشف الأعماق وزوارق النجاة، ووظف 20 بحاراً للعمل عليها بقيادته في رحلتها الأولى. وقد أنزلت سفينة الإمارات إلى البحر في





بداية عام 2000، ويبلغ عرضها 40 قدماً وطولها 170 قدماً ووزنها 200 طن، واستغرق إنجازها سنتين، وبلغت تكلفتها خمسة ملايين درهم، وخشبها الخارجي من نوع الساج المتميز بالصلابة ومقاومة الرطوبة والملوحة.

وكانت أول رحلة لها إلى الصومال محملة بالأرز والسكر، ومن هذا البلد الإفريقي حملت 8000 رأس غنم و300 جمل وأضاف: «سألني صحافي بريطاني قائلاً: هل يمكن أن نرى خرائط تصميم سفينة «إمارات 5»؟ (كان منبهراً بضخامتها ودقة تصاميمها الداخلية) فقلت له ليس عندي تصميم؛ كل القياسات الهندسية الدقيقة لقاعدة السفينة وهيكلها الخارجي وتفصيلاتها الجزئية المتعلقة بالتوازن موجودة هنا، وأشرت إلى رأسي فازداد انبهاره، وهو يقول: كيف يمكن صناعة سفينة خشبية بهذه الضخامة من دون تصاميم؟ وبعد حديث طويل معه أفهمته أن خبرتي في صناعة السفن الخشبية على مدى ستة عقود زمنية جعلتني في غير حاجة إلى وضع تصاميم. وأوضحت أن «إمارات ـ 5» أثبتت كفاءتها في شق مياه الخليج والمحيط الهندي بسرعتها المثالية (12 ميلاً في الساعة)، إضافة إلى كونها لا تلوث البيئة مثل البواخر الحديدية، وهو ما جعل القوانين العالمية المتعلقة بالموانئ تعفي السفن الخشبية من دفع الرسوم، وهذا الجانب الإيجابي يجعلها مربحة تجارياً، كما أن صيانتها أقل تكلفة، ويمكن أن يصل عمرها إلى 60 سنة أو أكثر إذا لقيت العناية اللازمة بحمايتها من الأضرار الخارجية الطارئة. .لكن ما يحزنني هو أن حرفة صناعة السفن في الإمارات وباقي دول الخليج العربي تكاد تنقرض، على الرغم من كونها ذات صلة عميقة بالهوية الخليجية وبالذاكرة التراثية الشعبية؛ بل إن عدد المواطنين الذين يملكون سفناً في الدولة لا يتجاوز اثنين بالمئة، وهذا أمر غير مقبول، وله آثاره السلبية في الاقتصاد الوطني».

لكن طموح المواطن عبيد جمعة بن سلوم لا يعرف المستحيل؛ فبعد النجاح الذي حققته «إمارات ـ 5» شرع في إنجاز سفينة خشبية عملاقة أطلق عليها اسم «إمارات ـ 6»، ونزلت إلى خور دبي في حفل خاص ابتهاجاً بتحطيم رقم قياسي عالمي آخر في صناعة هذا النوع من السفن، وتصل حمولتها إلى 2000 طن. وعن ذلك يقول: «بإمكاني أن أصنع سفينة تتجاوز حمولتها 6000 طن؛ لكن ذلك يتطلب توافر أموال هي فوق إمكاناتي الشخصية، فكل مستلزمات صناعة السفن الخشبية تستورد من الهند وباكستان وفق شروط وقوانين وصفات تتجاوز إمكانية فرد واحد» ويضيف: «وعلى الرغم من صعوبة الظروف المحيطة بهذه الحرفة إلا أنني بخبرتي وعلاقاتي استطعت الحصول على القليل من الخشب أنجز

به حالياً «إمارات 6» ويختاً لسمو الشيخ أحمد بن راشد آل مكتوم قاعدته 130 قدماً وطوله العلوي 175 قدماً، وأنجزت إلى جانب ذلك فندقاً على شكل سفينة لمواطن سعودي، سيبحر إلى المملكة العربية السعودية الشقيقة بعد إكماله».

المواطن عبيد جمعة بن سلوم يتقن لغات آسيوية عديدة بفضل أسفاره واختلاطه مع الآسيويين، ومنها الأوردو والكوجوراتي والنيباري والفارسية، ويدعو إلى تعليم الشباب مهنة أجدادهم ليتواصلوا مع هويتهم أولاً، وثانياً لأن هذه الصناعة توفر لمحبيها الذي يتعبون من أجلها مستقبلاً جيداً.

ـ هل حاولت تعليم أحد أبنائك هذه المهنة؟

ـ «لا.. جميعهم يدرسون، ثم لا أتصور أن أحداً منهم يمكنه فعل ما أفعله؛ فأنا أمكث في الورشة من الساعة السادسة صباحاً وحتى العاشرة مساء، ولا أتركها إلا لتناول وجبات الطعام. هذا عمل يحتاج لمن يحبه، وبالنسبة لي الأمر مختلف. لأنني مولع بهذه المهنة، منذ أن خلقت وأنا لم أحب عملاً بقدر ما أحببت هذا العمل». ويقول الأستاد عبيد إن ابنه ماجداً تخرج من الولايات المتحدة تخصص إدارة أعمال، وهو يحب الورشة وإنجازاتها وأصبح ذراعه ومساعده في إدارة أعمال الورشة[6].

الأستاد أحمد بن ثاني بن عبود:

يعد الأستاد أحمد بن ثاني بن عبود من صناع السفن المشهورين في دبي، ولد عام 1921 وتوفي عام 1993. بدأ العمل في صناعة السفن وعمره 16 عاماً، وعمل مع الأستاد سيف بالقيزي وغيره من الأساتيد، وفي عام 1960 استقل بنفسه، وأنشأ ورشة لصنع السفن خاصة به مع بعض العمال الهنود والبنغال، وكانت ورشته على الخور، ثم انتقل إلى منطقة الرقة. وكان يصنع السفن قرب منزله، وحينما يتم الانتهاء من صنع السفينة تجر وتنزل في البحر، وقد اشتهر الأستاد أحمد بصناعة الأبوام وسفينة الشوعى وغيرها. وكان الأستاد أحمد يصطحب معه ولديه علي وعبدالله إلى ورشته، فقد كان يدربهما على المهنة، ويطلعهما على الأدوات اللازمة لصناعة السفن وكيفية استخدامها، وقد استطاع ولداه أن يتقنا بعض الأعمال وبدأا مزاولة المهنة وأعمارهما ما بين العاشرة والسابعة

عشرة واستمرا يساعدان والدهما مدة ثماني سنوات. وكان يتركز عمل أبنائه في شق الأخشاب بالمنشار، ودق المسامير في الألواح وذلك تحت إشرافه، ثم ترك ابناه المهنة، وأكملا دراستهما، وقد أشرف الأستاذ أحمد بن ثاني على صناعة بوم لسمو الشيخ مكتوم بن راشد آل مكتوم في باكستان. وكان الأستاذ أحمد بن ثاني يشتري الأخشاب من تجار دبي، ويصنع السفن على حسابه الخاص ثم يبيعها. وقد توقف الأستاذ أحمد عن العمل في أواخر السبعينيات[7].

الأستاذ سعيد أحمد الختال:

يبحر الأستاذ سعيد أحمد الختال في ذكرياته القديمة، ويأخذنا معه إلى عالم كله مغامرات يذكرك بقصص ألف ليلة وليلة ورحلة السندباد في عالم البحار والمحيطات، ويفتح بقعة ضوء على تاريخ الخليج وصناعة السفن وتجارة اللؤلؤ والغوص والصيد. استقبلنا على متن السفينة داود التي هي في طور البناء ويشرف عليها. رغم كبر سنه التي تجاوزت السبعين مازال يحتفظ بذاكرة قوية عادت بنا إلى بداية القرن الماضي، وتحديداً في بداية العشرينيات منه؛ يقول: «كنت أعيش مع والدي وإخواني بين تقاطعي فريج المرر وفيج السودان على مسافة أميال من البحر ولا يفصلنا عنه شيء، ووالدي أحمد الختال من قبيلة آل بومهير عمل في الغوص وكان جوهرياً يثمن اللؤلؤ». وحول اشتهار والده بلقب الختال يقول: «في إحدى المرات حصل والدي على لؤلؤة ثمينة تجاوز سعرها 800 روبية، وفي إحدى الجلسات مع التجار خبأها والدي في ثيابه، وكان بينهم السيد محمد بن بيات واكتشفوها... ومن ذلك الوقت أصبحت شهرتنا بين الناس بيت الختال. وأذكر في إحدى السنوات طمر البحر بيوتنا فعوضونا ببيوت في منطقة بور سعيد». ويضيف: «درست في المدرسة الأحمدية عند الشيخ محمد نور وكان التعليم ممتعاً وأخذنا الحساب واللغة العربية وحفظنا القرآن الكريم، والحمد لله بفضل سنوات التعليم أصبحت «معلماً بحرياً» أعرف حساب خطوط الطول والعرض وتسلسل الأرقام والأهم قراءة الخريطة».

يقول: «عمل سكان منطقة دبي في جميع الأعمال المرتبطة بالبحر؛ بداية بصيد الأسماك والغوص والطواشة وهي تجارة اللؤلؤ وكذلك صناعة السفن، وكما ذكرت لك



سابقاً عمل والدي في الغوص، وتعلمت منه أصول الغوص والطواشة، بقيت معه مدة ليست بالطويلة، ولكن أحلامي كانت تتعدى الغوص، والطواشة كنت أتطلع إلى خوض تجربة الإبحار ورؤية الأقاليم والوصول إلى إفريقيا والهند؛ لكن ذلك كان متعذراً لأننا في تلك الآونة لم نكن نملك سفينة قادرة على الإبحار مسافات بعيدة».

«بقيت مدة طويلة أغوص مع الوالد وأنتظر الفرصة المناسبة لتحقيق حلمي، كان ذلك في الخمسينيات تحديداً في 1956م بداية تدهور تجارة اللؤلؤ الطبيعي في منطقة الخليج، وظهور اللؤلؤ الصناعي في العالم وأوروبا. وفي تلك الآونة ساءت أحوال العاملين في الغوص وتحول أعداد كثيرة منهم إلى أعمال أخرى كصيد الأسماك والتجارة. وتشاء المصادفة أن ترث والدتي قارباً صغيراً يسع 60 طناً، فكانت بداية تحقيق الحلم. سافرت على متنه مع بعض العمال إلى إيران، وهناك عرض علي مبادلته بسفينة أكبر تسع 90 طناً، وكنت صغيراً لم أتجاوز 17 سنة لاتخاذ قرار مبادلة القارب سالم من دون استشارة والدي وإخواني، ولكن جرأتي جعلتني أتم الصفقة، وطلبت من البحارة تجهيز السفينة وحملتها تمراً من منطقة القطيف بالسعودية، وعدت إلى دبي منتشياً بفرحة السفينة الكبيرة، وفي الوقت نفسه مذعورا من موقف والدي وإخواني... وأذكر جيداً ملامح أخي الكبير عتيج لحظة اقترابي من الشاطئ، ومرت هذه الحادثة على خير على الرغم من رفض الجميع، استسلم والدي للواقع، وبدأت إقناع والدي في السماح لي بالإبحار إلى الهند، لكنه رفض، وتدخل السيد علي بن عبد الله في الموضوع، وأستأجر السفينة بـ 18 ألف روبية، وجعلني معلماً عليها. وتحقق حلمي في بداية سنة 1963، وخرجت معلماً على السفينة في أول رحلة طويلة، وتعلمت على جهاز «الكمال» من شخص يمني متمرس ومنذ ذلك الوقت أصبحت معلماً شاطراً. أذكر أننا خرجنا من دبي متوجهين إلى الهند، واشترطت عليهم في خط العودة المرور بكراتشي، وحملنا منها الأرز وبعض المواد الأخرى، ثم عدنا إلى خور دبي، وكانت فرحة والدي لا توصف وبقيت أكثر من ثلاثين سنة أعمل في التجارة معلماً بحرياً على متن سفينة «الباز» التي كانت فاتحة الخير على عائلتي خاصة بعد أن كبر الأولاد، وكنت قد اشتريتها من الهند في إحدى رحلاتي التي استغرقت أكثر من 18 شهراً بعدها عدت إلى دبي، وكان على متنها بعض ألواح الخشب صنعت بها قارباً صغيراً للسباق».
وكان الختال قد دخل سباق الزوارق الخشبية في سنة 1990 بدبي وحصل على مراتب متقدمة، «مع أن لجنة التحكيم احتجت علينا وشككت في اللوح المستعمل؛ لكن هذا لم يمنع





من أن كبار الشخصيات أشادوا بفكرة التصنيع، وفعلاً تطورت الفكرة بداخلي، ونظراً لخبرتي ودرايتي بصناعة السفن فقد ذهبت وقابلت المغفور له الشيخ مكتوم بن راشد آل مكتوم، وعرضت عليه الفكرة وطلبت منه قطعة أرض تجمع بين اليابسة والبحر. وفعلاً خصص لي أرضاً أقمت عليها مصنع الختال في منطقة القرهود بدبي لصناعة السفن واليخوت والطرادات، وفيه أكثر من 130 عاملاً آسيوياً. وكانت الإمارات مركزاً مهماً لصناعة السفن منذ عشرات السنين ودبي خاصة، وكان أهل الخليج من الكويت وقطر يحضرون إلى دبي لطلب بعض السفن، وكانت الهند المورد الأساسي للأخشاب. ومازالت بعض السفن التي عملت في الغوص والتجارة حتى الآن بعد مرور مئة سنة وأكثر عليها، وهي في الغالب صالحة للإبحار، واعتاد الناس على تسمية السفن مسميات مختلفة تعود لأناس أو مناطق أو أحداث». ويضيف: «قبل فترة زارني مهندس سفن إنجليزي، وسألني عن خرائط التصميم التي أعمل عليها لبناء السفن، واستغرب عندما أخبرته أنني أصمم السفينة من دون ورق أو أقلام، وأضع القياسات بطريقة دقيقة لا تخطئ، أذكر أنه قال لي بالحرف الواحد: «المفروض منحك شهادة الماجيستير في تصميم أنواع السفن».

وحول ذكريات الرحلات يقول: «سافرت إلى بلاد كثيرة، وتعلمت عادات أكثر وتعرفت على شعوب العالم، ووصلنا إلى ساحل العاج بإفريقيا والهند وسواحل أخرى كثيرة وجلبنا بضاعة مختلفة، أخشاب ومسامير من الهند وإفريقيا والأرز والقماش والتوابل من الهند». وعلى



الرغم كبر سن الوالد سعيد الختال يقول ابنه سالم: «كانت آخر رحلة لوالدي سنة 1991م وخرجنا إلى مقديشو، علمني حرفة المعلم البحري وقراءة الخريطة، والتعامل مع البحارة على متن السفينة، بعدها تفرغ للمصنع ومراقبة كل صغيرة وكبيرة، ونحن مازلنا نستفيد من خبرته التي لا تنتهي أبداً، وأعد نفسي وإخواني محظوظين بوالدي أطال الله عمره»[8].

في مقابلة صحفية مع سالم سعيد الختال أجريت في يونيو 2006 ذكر أنه قد استفاد كثيراً من خبرة والده وأنه يشارك في السباقات البحرية، ويفكر في صنع سفينة جديدة من طراز خاص حيث سيكون نصفها السفلي من الحديد والعلوي من خشب، وسيكون طول السفينة 135 قدماً وعرضها 36 قدماً وارتفاعها 22 قدماً وتصل حمولتها إلى 1100 طن.

الأستاد حسن ابراهيم الحواي:

بدأ حسن الحواي هذه المهنة من «فريج البحارنة» في دبي، ثم انتقل إلى الغبيبة، مما يعني أن هذه المناطق هي مراكز صناعة المراكب في الماضي، قبل أن تحل محلها اليوم مناطق الجداف والحمرية وجميرا. يقول حسن الحواي: «كنت أصنع البوم بمئة روبية، أما اليوم فلا أستطيع ذلك بأقل من 90 ألف درهم». والطريف أن التطور الصناعي والتقني وتوافر الأدوات الكثيرة لم يصل إلى هذه المهنة؛ إذ يفضل «القلاليف» استخدام أدواتهم القديمة حتى الآن كالحبال الليفية المحلية، والمطارق المصنوعة في موقد الحداد، وكذلك المسامير والدهون والخشب الذي يأتي من دون تصنيع؛ إذ يستورد على شكل كتل هائلة من جذوع الأشجار، ويفصل على الساحل بواسطة منشار يدوي يحركه اثنان يتقابلان من الأسفل والأعلى بحركة إيقاعية.

ويتحدث «القلاليف» عن الأوائل؛ أولئك الصناع المهرة الذين اشتهروا في المهنة أمثال عبد الله الصيرى وأحمد بن عبود وابن فردان وإسماعيل عبد الحسين، وأحمد بن سلمان. ويفخر حسن الحواي بتجربته: «أنا سيد الأرقام القياسية؛ فقد تعلمت المهنة من منابعها، وسافرت إلى لنجة في إيران وصور في عمان والهند. وقد صنعت المحامل مثل الشاحوف والبقارة، وقد تزوجت خمس مرات ولدي الآن 17 ولداً، ولم أكف عن هذه المهنة، فقد دخلت عالم السباقات سنوياً». إن استمرار المهنة حتى الآن هو جزء من الاهتمام بالماضي وملامح الحياة القديمة في مرحلة ما قبل النفط، وقد ظهرت في الإمارات مواسم سنوية للسباقات المختلفة في مجال القوارب الخشبية والمراكب الشراعية، مما جعل هذه المهنة



تزدهر ثانية ويقبل عليها عشرات القلاليف ممن توقفوا مدة ثم عادوا، بل عادت إليهم الروح كما يقول الحواي. وبهدف التوثيق يكرر حسن الحواي إصراره على أنه صنع مئتي محمل كبير في حياته، لكنه لا يعرف تاريخ ميلاده ولا عمر انخراطه في هذه المهنة، ويقول جزافاً: «سجل 90 سنة[9]».

ثالثاً: صناع السفن في رأس الخيمة

حسب المعلومات والمصادر التي توفرت لدينا نستطيع القول إن صناعة السفن في إمارة رأس الخيمة بدأت في القرن التاسع عشر، وقد مارس صناع السفن هذه المهنة نقلاً عن صناع السفن في مدن الخليج والهند مع تطويرهم بعض أنواع السفن لتناسب احتياجات الأهالي سواء كانت سفناً لصيد اللؤلؤ أم لصيد الأسماك أو السفر في البحار والمحيطات وغيرها.

كما وفد إلى رأس الخيمة بعض القلاليف من المدن الخليجية الأخرى، واشتغلوا بها ولاسيما من مدينة صور العمانية التي اشتهرت بتميزها في صناعة السفن، ومن مدينة لنجة.

وقد كان اشتغال سكان رأس الخيمة بالغوص والسفر وصيد الأسماك دافعاً قوياً وعاملاً أساسياً لازدهار صناعة السفن وبراعة صناعها وشهرتهم.

وفيما يلي نورد أسماء أشهر صناع السفن في رأس الخيمة من الأساتيد والقلاليف[10].

- **عبد العزيز بن محمد بن عبد الرحمن الراخوني آل علي.**
- **محمد عبد الرحمن محمد عبد الرحمن الراخوني آل علي.**
- **حسن عبد الرحمن الشامسي.**
- **عيسى أحمد الاستاد.**
- **حمد يوسف بن صراي.**
- **محمد بن راشد بن عبدلله.**
- **عبد الرحمن بن حسن الشامسي.**
- **علي بن سالم آل رابوي.**
- **ماجد بن حمدان.**



- محمد بن حسن الشامسي.
- محمد بن طارش.
- سرور بن فرج.
- إبراهيم ناصر بن حميد أبو هارون.
- جمعة يوسف بن صراي.
- إسماعيل جمعة الحنقي.
- إسماعيل سمبيج.
- راشد بو زيد.
- راشد الحسيبي.
- جاسم محمد الجلاف.
- محمد جاسم الجلاف.
- إسماعيل كياي.
- سعيد بن موسى.
- جمعة بن سالم البوت.
- يوسف الحليان.
- يوسف بن صقر.
- محمد بو حاجي.
- إسماعيل المعي.
- سعيد إمبيحير.

في مدينة الرمس:

- محمد عبد الله الشاعر.
- علي عبد الله الشاعر.
- عبد الله محمد عبد الله الشاعر.
- إبراهيم محمد الشاعر.
- محمد إسماعيل الأستاد.

وفي ما يلي سنتناول أشهر صناع السفن في رأس الخيمة:

الأستاد محمد راشد عبد الله:

يعد الأستاد محمد بن راشد بن عبد الله من أشهر صناع السفن في دولة الإمارات ودول الخليج، ولد عام 1919 في رأس الخيمة، وتعلم المهنة من جده لأمه الأستاد عبد العزيز محمد الراخوني.

وفيما يلي نورد ما رواه الأستاد محمد عن مهنة صناعة السفن، وعن سيرته في هذه المهنة:

ـ «كان جدي لوالدتي عبد العزيز محمد الراخوني رحمه الله من رواد صناعة السفن منذ أكثر من 100 عام، وكنت أرافقه دائماً في عمله، وهو حريص أيضاً على تعليمي هذه المهنة؛ لذلك كان لحرصه شديداً في معاملته لي، مما ساعد على إتقاني المهنة في زمن مبكر من حياتي. بدأت العمل قاطعاً للخشب بالمنشار، وتدرجت في المهنة إلى أن أصبحت أستاداً وصاحب مظلة عمل يشتغل فيها 15 عاملاً (مرات كنت أحصل على مقدم لصنع سفينة، وأخرى أصنع السفينة لحسابي وأبيعها)، في السابعة صباحاً يبدأ العمل تحت المظله التي كان موقعها أمام منزلي عند «فريج البحر القديم»، وفي التاسعة صباحاً كانت وجبة الإفطار تقدم للعمال من خبز وتمر، وفي الثانية عشرة يقدم غذاء مكوّن من أرز وسمك أو لحم. وعند المغرب ينتهي يوم العمل، ولكن في بعض الأحيان تضطرنا الظروف للعمل حتى وقت متأخر من الليل، وبالطبع لم تكن هناك كهرباء، فكنا نعمل على مصابيح «الجاز» إلى أن ننتهي من العمل. في الماضي أي منذ نحو مئة سنة كان العمل أكثر من الآن، والسفن كثيرة وأنواعها متعددة، ولكنها تعمل بالشراع والمجداف، وأول سفينة تعاملنا معها هي السنبوك، ثم الشاحوف والبقارة، ثم الصوري والجالبوت والبتيل والعويسي والماشوه، وهي سفينة صغيرة توصل الأشياء إلى داخل الميناء من «البوم واللنش». في ذلك الوقت كانت صناعة السفن مزدهرة بالإمارة حتى ذاع صيتها، وأصبحت تحتل مكانة خاصة في هذا المجال على مستوى منطقة الخليج العربي. ويذكر أن دولة الكويت كانت على رأس قائمة الدول التي تتميز بازدهار هذه الصناعة القديمة بها؛ فلقد كان الكويتيون من الرواد الأوائل في هذا المضمار، بينما جاءت رأس الخيمة في موقع خاص بالنسبة لهذه الصناعة على مستوى المناطق الواقعة على ساحل الخليج العربي».

ويقول: إن رأس الخيمة لم تستمد شهرتها في صناعة السفن من فراغ؛ بل كان ذلك أمراً طبيعياً نظراً للمكانة الخاصة التي احتلتها في مجالات الأسفار والغوص وصيد السمك الذي لا يزال يعمل به قطاع عريض من المواطنين على الرغم من تبدل الأوضاع. وكانت مظلات العمل منتشرة في معظم أنحاء البلاد، وعدد «الأساتيد» لا يستطيع السيد محمد راشد حصره في ذلك الوقت. ويرجع السبب في ذلك إلى ازدهار صيد



اللؤلؤ والأسفار وصيد السمك وكثرة الطلب على السفن التي تستخدم لهذه الأغراض. نظام الأقساط كان معمولاً به في ذلك الحين؛ فأكثر الشارين يدفعون في البداية مبلغاً بسيطاً من المال، ثم يسددون ثمن السفينة على ثلاثة أو أربعة أقساط، وكان مركب الصيد الصغير يباع بخمسين روبية، والسفينة الكبيرة تباع بمئة روبية. السفن كانت تصنع كلها باليد، والسفينة الصغيرة التي تستخدم لصيد السمك كان يصنعها رجل أو رجلان حتى لا تكون المصاريف كثيرة. أما إذا كانت كبيرة وتستخدم في الغوص فيصنعها عشرة أفراد، أجر الواحد منهم روبية في اليوم. وكان العمال من أهل البلد ومسقط وصور. والأستاد في صناعة السفن له سمعته التي يعرفها الناس جيداً كما يقول الأستاد محمد؛ فهناك الأستاد الذي يصنع التصميم القوي 100٪ والأقل 90٪، وهناك الأخشاب التي تتحكم في الجودة. في تلك الآونة كان يمارس هذه المهنة عيسى بن أحمد الاستاد، وحمد بن صراي ومحمد بن عبد الرحمن الراخوني وسرور بن فرج وغيرهم.

- في الأربعينيات سافر الأستاد محمد في بعض السفن التجارية الكبيرة إلى إفريقيا، وكانت مهمته الأساسية هي تصليح الأضرار التي تتعرض لها هذه السفن في أثناء السفر، وكان ذلك يحدث عندما ترسو على شواطئ المدن الإفريقية مثل زنجيبار وممباسا.

- في أواخر الأربعينيات أنشأ الأستاد محمد ورشة لتصليح السفن وتصنيعها في المعيريض، وكان معه بعض القلاليف من رأس الخيمة ومن مدينة صور العمانية. وكان في الوقت نفسه يشارك في إصلاح السفن في بقية الإمارات كلما دعي إلى ذلك؛ نظراً لخبرته والسمعة الجيدة التي كان يتمتع بها بوصفه صانع سفن معروفاً.

- في عام 1957 قصده التاجر عبد الله أحمد المناعي، وهو من تجار اللؤلؤ من البحرين، وقد أخبره عبد الله المناعي بأن الطلب على السفن كبير في البحرين، ودعاه للذهاب معه هناك وإقامة ورشة لصناعة السفن، وقد رحب الأستاد محمد بالفكرة وسافر إلى البحرين في عام 1957، وظل هناك حتى أواخر عام 1969، وقد مارس الأستاد محمد صناعة السفن في عدة أماكن في البحرين، مثل مدينة المحرق والحالة والنعيم، وأمضى عدة سنوات يصنع السفن في عمارة عبد الله إبراهيم الدوي في المحرق، فقد كان يشتري الخشب والمواد اللازمة من عبد الله الدوي. وقد صنع الأستاد محمد نحو 12 سفينة في البحرين منها سفينة للشيخ إبراهيم بن محمد الخليفة، وسفينتين للأستاد أحمد العمران

وزير التربية والتعليم (سفينة باسم اليسر الصغير، وأخرى باسم اليسر الكبير)، كما صنع سفينة للسيد عبد الله بن غانم آل علي من رأس الخيمة اسمها «الناصر»، وسفينة للسيد عيسى بن عابد من عجمان، وسفناً أخرى لتجار من البحرين مثل عبد الله المناعي والسيد المدني وغيرهم.

ـ ولكن ما هي أشهر سفينة صنعها الأستاذ محمد راشد في البحرين؟

يحدثنا الأستاذ محمد عنها ويقول: «إنها سفينة قدمت هدية للملكة إليزابيث الثانية ملكة بريطانيا، والقصة تعود إلى أوائل الستينيات، عندما أعجبت الملكة إليزابيث الثانية بالسفن الخشبية التي تصنع في الخليج، وأبدت رغبتها في الاطلاع عليها عن قرب، ومشاهدة سفينة تقليدية تستخدم في صيد اللؤلؤ، وقد رحب الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة حاكم البحرين بهذة الرغبة، وأمر بأن تصنع سفينة من النوع المستخدم في رحلات


السفن
الخشبية
في دولة
الإمارات
العربية
المتحدة

الغوص «شوعي»، وبعد تداول أسماء الأساتيد المعروفين في البحرين وقع الاختيار علي لصنع هذه السفينة، وقد أشرف السيد أحمد العمران مدير التربية والتعليم- والذي كان مندوباً عن الشيخ عيسى- على مراحل إنشاء السفينة الذي استغرق خمسة وأربعين يوماً، وبعد إنجاز السفينة- والتي أنزلت إلى البحر وسط احتفال شعبي كبير- أهدى الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة هذه السفينة للملكة إليزابيث الثانية، ثم شحنت إلى بريطانيا، والسفينة الآن موضوعة في المتحف البريطاني في لندن، وقد وزعت صور هذه السفينة في البحرين، وأصبحت من رموز التراث البحري في البحرين. ونشرت صورتها في كتب كثيرة ووضعت صورتها على طابع بريد بحريني».

- لماذا وقع الاختيار عليك بالذات في صنع هذه السفينة ؟

- «(النوع الطيب كل حد يحبه) صناعتي جيدة، والعمل متقن، وقد كان معملي هناك أهم وأبرز المعامل المعروفة حينذاك، الشيوخ والناس أعزوني وقدروني، وأحبوني محبة كبيرة».

- من هم أبرز من عمل معك من القلاليف؟

- «إن أغلب من عمل معي في البحرين كانوا من مدينة صور العمانية، وكانوا يتمتعون بخبرة جيدة وإخلاص كبير في العمل؛ وأبرزهم: ربيع شرولة وحمد الضابطي وخليل حسين ولد رأس المال وصالح ولد يحي والسيد جمعة بن صالح. وكانت أغلب السفن المطلوبة هي الشوعي والبانوش وسفن صيد السمك، ففي تلك الآونة انحسرت فيها رحلات الغوص والأسفار البعيدة وتركز العمل في صيد السمك أكثر. ولم يكن العمل يقتصر على صنع السفن؛ بل كنا نشارك في عمليات إصلاح السفن «الدركال»، كما أن إدخال المحركات للسفن جعلنا نغير في هيكل السفن، فأدخلنا نظام الكروة في مؤخرة السفينة لتركيب البروانة (المروحة)، كما وضعنا أخشاباً خاصة داخل السفينة ليركب المحرك عليها وتوصل بالبروانة، وقد كنت أقوم بذلك العمل بالكامل، وكنت أركب الآلة، ويسمى هذا العمل «شد الماكينة»، كما كنت أطلب للعمل في بعض دول الخليج «مدة محدودة»، فقد ذهبت إلى قطر والكويت والمملكة العربية السعودية. وفي عام 1969 عدت إلى رأس الخيمة، واستأنفت العمل، حيث أقمت ورشة لصناعة السفن على خور رأس الخيمة، ثم انتقلت الورشة إلى ساحل البحر في مدينة المعيريض».





وقد أدخل الأستاد محمد في ورشته الآلات الكهربائية الحديثة التي تستخدم في قطع وثقب الأخشاب، وقد ساعدت هذه الآلات في سرعة إنجاز العمل. وكان يعمل معه في هذه الورشة نحو 15 رجلاً من الهنود والباكستانيين، وكان يشرف بنفسه عليهم ويوجههم موضحاً لهم أصول المهنة وأسرارها. وينتج في الوقت الحالي مابين 5 إلى 7 مراكب سنوياً حيث تحتاج كل سفينة إلى مدة تتراوح مابين شهرين وأربعة أشهر لإنجازها وتتوقف المدة على حجم هذه السفينة.

ـ هل تذكر أول سفينة صنعتها بكم بعتها ؟

ـ أول سفينة بعتها بمبلغ 16 ألف روبية.

ـ وآخر سفينة ؟

ـ آخر سفينة بعتها لأحد شيوخ قطر بمبلغ 270 ألف درهم.

ـ بالمناسبة هل تبيع مصنوعاتك خارج رأس الخيمة ؟

ـ طبعاً أغلب المبيعات لخارج رأس الخيمة.



- عندما عدت إلى رأس الخيمة من كان يصنع السفن فيها ؟

- عبد الرحمن بن حسن، ومحمد بو حاجي وسلطان بن ربيعة، وأخواه علي وسلطان وهم من أم القيوين.

- ما هو أبرز عمل لك في رأس الخيمة؟

- هناك سفينة مهداة مني إلى صاحب السمو الشيخ صقر بن محمد القاسمي حاكم رأس الخيمة، وهي موضوعة الآن في ساحة الديوان الأميري بالمعمورة.

- من أين تحضر الأخشاب؟

- أحضرها من الهند ومن سلطنة عمان ومن السوق المحلي، وكنت أذهب إلى الهند مرة واحدة كل سنة، وأشتري منها ما يكفي صناعة عشر سفن تقريباً، لقد كانت الأخشاب قبل مدة غير طويلة رخيصة جداً بصورة لا يمكن تخيلها. فقد كنا نستوردها من منطقة مليبار الهندية بأسعار زهيدة، وكانت شحنة السفينة بأكملها لاتكلفنا أكثر من 3 آلالف روبية، بينما وصل سعرها الآن إلى أكثر من 200 ألف درهم. وعن أنواع هذه الأخشاب وطبيعتها يقول إن «الساي» من أجود هذه الأنواع على الاطلاق، لما يمتاز به من قوة ومتانة جعلته يحتل المرتبة الأولى في صناعة السفن، لأنه إذا دفن في التربة فإنه على الرغم من طبيعة طقس المنطقة لايتآكل، ولو بعد مرور سنوات طوال.

- ما هي أنواع الخشب التي تحضرها؟

- النوع هو الساي وأصنافه بي 1، بي 2، بي 3، وهناك نوع آخر اسمه جنقلي يستخدم لصنع قاعدة السفينة (البيص)، ونوع ثالث اسمه منطيج، ورابع يطلق عليه خشب فيني.

- ما هو نوع الخشب المستعمل في بناء السفينة؟

- هناك نوعان من الخشب المستعمل في بناء السفن: النوع الأول مستورد من الهند وهو خشب ضخم يؤخذ من شجرة تسمى «الساج»، وهذا النوع من الخشب فيما يروى هو الخشب نفسه الذي صنع منه سيدنا نوح عليه السلام سفينته لحماية قومه ومن آمن معه من الطوفان الذي عم الأرض في ذلك الوقت. أما النوع الثاني من الخشب فهو «محلي»، وهو أصغر حجماً من النوع الأول، ويؤخذ من أشجار القرط والسدر والشريش.

- كيف تصنع السفينة؟

- يقول الأستاد محمد راشد بأن صناعة السفن مهنة تحتاج إلى الدقة والانتباه، كما



أنها تحتاج إلى الدراية والخبرة الطويلة. وهو يصنع السفن من دون الاعتماد على الوسائل الهندسية الحديثة فكل شيء يصنع باليد. . والهيكل والأضلاع يثبتها بناء على خبراته السابقة، وهو يعرف بالنظر فقط ما إذا وضع الخشب بطريقة صحيحة أم لا، وفي هذا الصدد يقول:

«اللي دليله من كتابه. . خطاه أكثر من صوابه»؛ أي أن الذي يعتمد على الكتاب في كل ما يعمل فإنه قد يصيب وقد يخطىء، ولكن خطأه عادة يكون أكثر من صوابه، وهذه دعوة صريحة إلى الاعتماد على العقل والتجربة، وقد يكون مصيباً في المثل الذي يطبقه ويتبعه.

- ما هي مراحل صنع السفينة؟

- تتكون السفينة من العمود الفقري، وهو خشبة ضخمة وطويلة تسمى «البيص»، وهي قاعدة الأساس التي تقوم عليها السفينة، ومن الأضلاع التي تسمى «شلامين»، ومفردها شلمان، وهذه الأضلاع تثبت على البيص مكونة معه «الهيكل العام للسفينة»، وتركب ألواح على الشلامين بطريقة قوسية، لتأخذ السفينة شكلها المألوف بحيث تكون ألواحاً متقاربة إلى بعضها بعضاً حتى تمنع تسرب المياه إلى الداخل ويتم ذلك أيضاً بدهن السفينة بزيت خاص مأخوذ من كبد بعض الأسماك الضخمة، والذي يحافظ على خشب السفينة من التلف ويمنع تسرب المياه إلى داخلها.

- أحجام السفن المصنوعة:

وعن الأحجام التي بإمكانه صناعتها قال الأستاد محمد راشد بأنه يصنع سفناً من الأوزان والأحجام المختلفة بدءاً بالعبرة، وهي السفينة المعروفة بنقل الناس بين ضفتي الخور، مروراً بالبانوش والشوعي واللنش، والسنبوق والصمعة انتهاء بالبوم، وهذه الأخيرة من الضخامة بحيث يمكنها حمل ستين طناً أو يزيد. والسفينة ذات عشرة أطنان أو أكثر قليلاً تحتاج إلى ثلاثة أطنان خشب، وتكلف صناعتها في حدود 40 ألف درهم، وتستغرق صناعتها من شهرين إلى أربعة أشهر، ومن الجدير بالذكر أن تجفيف السفينة بالشمس له أثر كبير في المحافظة عليها قوية متينة، وكلما زادت مدة تجفيفها ازدادت متانة وقوة.

- كم تصنع من السفن سنوياً ؟

- أصنع نحو ست سفن في حين كان العدد يصل في السابق إلى 15 سفينة سنوياً.

ـ ما السبب في ذلك ؟

ـ العمل اليوم ضعيف بسبب العمال، العامل تعبان وهو أجنبي، وليس عندي غيره للعمل.

ـ حافظوا على عدم انقراض هذه المهنة:

ورد على سؤال فيما إذا كان يرغب في ترك هذه المهنة فقال: «خمسة وخمسون عاماً وأنا أعمل في هذه المهنة؛ لهذا فإني لا أستطيع أن أتصور نفسي وقد تخليت عن هذه المهنة التي تجري في دمي. لقد أخذت هذه المهنة عن جدي. . تعلمتها في مدة قصيرة، وسأحافظ عليها، صحيح أنها مهنة قاسية وصعبة، وأن بإمكاني إيجاد البديل..غير أنني لن أفعل.. لقد حاولت جاهداً أن أعلم ابني هذه المهنة.. ولكن جيل اليوم يختلف عن جيلنا. . وأنا أعرف أن هذه الصناعة ستموت وتندثر بموت أصحابها الموجودين حالياً؛ لأنني لم أجد من الشباب المعاصر من يرغب في تعلم هذه المهنة على الرغم من أهميتها وضرورتها.. ويعود السبب في ذلك إلى عمل المكاتب المريح الذي جذبهم وأبعدهم عنها.. فضلاً عن ظهور مادة الفيبر جلاس (الألياف الزجاجية)، والتي بدأت تصنع منها بعض السفن، ولكن هذه السفن ضعيفة ولا تقاوم الأمواج؛ ولذلك فإن صناعة السفن في حاجة إلى تدخل من الدولة لحمايتها والحفاظ عليها كتراث على الأقل خوفاً من الاندثار».

ويرى الأستاد محمد أن صناعة السفن الخشبية المحلية يجب أن تظل وتستمر؛ فهذا النوع من السفن لا يمكن الاستغناء عنه مهما كثرت البدائل وتعددت أشكالها فهذا النوع من وجهة نظره سيظل ذا طابع خاص ومميز، لا يمكن لأولئك الذين لا يزالون على سابق عهدهم مع البحر التخلي عنه فهو جزء لا يتجزأ من تراثهم وماضيهم، وهو شيء ينطوي على جزء من عراقة الماضي وأصالته وعلى قصص طويلة عن كفاح الآباء والأجداد وجهادهم من أجل اللقمة والعيش الكريم[11].

ـ توفي الأستاد محمد بن راشد عام 1996.

الأستاد عبد الرحمن حسن عبد الرحمن الشامسي:

ولد في رأس الخيمة عام1917، وقد ورث مهنة صناعة السفن من أبائه وأجداده حيث إنهم كانوا يمارسون المهنة نفسها، وقد مارس الأستاد عبد الرحمن هذه المهنة مع شقيقه الأستاد محمد الذي انتقل للسكن والعمل في دبي عام 1950.

وقد سمي عبد الرحمن النجار نظراً لإتقانه حرفة النجارة وصناعة السفن.

تعلم عبد الرحمن الشامسي النجارة من والده حسن، وتعد هذه المهنة تراثية بالنسبة للعائلة وبعض أقاربها، وهي إرث قديم منذ مئات السنين لدى العشيرة أيضاً، ولا يعرف تحديداً متى بدأ عبد الرحمن تعلم صناعة السفن، لكن في العادة يتعلمونها منذ سن العاشرة تقريباً عدة سنوات، وفي أثناء التعلم يسمى المتعلم وليد حين يتقن المهنة في هذه المرحلة.

أصبح عبد الرحمن الشامسي نجاراً ماهراً، وهو في الخامسة عشرة، وكان كغيره من كبار صناع السفن يطلق عليهم الأساتيد، وتركز عمله على إصلاح السفن في الغالب التي كان معظمها تصنع؛ إما في الدول المجاورة كالبحرين وإيران وعمان أو الهند وباكستان، لكن منذ عام 1960 بدأ عبد الرحمن بصنع السفن قرب منزله الكائن في «مدينة المعيريض» بالقرب من سوق السمك حالياً، فقد فتح منجرة هناك، وعمل لديه قلاليف من إمارة رأس الخيمة وسلطنة عمان واليمن وإيران، ومن رأس الخيمة مثلاً عمل لديه الأستاذ سرور بن فرج وعبد الله بن صالح وإسماعيل سمبيج ومحمد بن حسن الشامسي، ومن سلطنة عمان استخدم قلاليف من مدينة صور ومدينة أبو بقره، ومن اليمن من الأسماء المعروفة رجل يدعى عبده وفرح باسلامة.

أما أنواع السفن التي كان يصنعها فهي الشوعي والسنبوك والبوم الصغير (اللنج) والماشوه والشاحوف، وكانت ورشة صناعة السفن التابعة لعبد الرحمن قريبة من البحر؛ لكن بعد قيام بلدية رأس الخيمة بعملية الدفان ابتعدت عن البحر، مما اضطر عبد الرحمن إلى صناعة عجلات من الخشب والحديد استطاع توصيلها بأدوات خشبية أخرى،



ومن ثم وضع السفن التي يصنعها عليها، ثم سحبها بواسطة السيارات إلى البحر بعد أن كانت السفن توضع على «موقلات»، وهي قطع خشبية يدهن وسطها ببعض المواد، ويدفعها عدد من الرجال رويداً رويداً إلى البحر.

أما الأخشاب فقد كان يستوردها من الهند، كما كان يستعين بالأخشاب والأشجار المحلية مثل شجر القرط والسدر والشريش التي تشترى من أصحاب مزارع النخيل وغيرها، ومن ثم تقطع أولياً داخل المزارع، ثم تحمل في سيارات إلى أماكن صناعة السفن، أو ورشات العمل التي تسمى بالعماير أي مكان التعمير أو صناعة السفن.

إما الأدوات فهناك أنواع متعددة من الأدوات التي يستخدمها النجار وصانع السفن في أثناء صيانة أو صناعة السفن، وهي متوافرة محلياً بنسبة 90٪؛ بل إن بعضها يساهم النجار أو الأستاد إما في صناعتها بالكامل أو في صناعة جزء منها، ومن ثم تجمع. فمثلاً النجار يشتري آلة ثقب مسماة بالمجدح، والذي يكون في العادة من صناعته أيضاً أو مستورداً من باكستان والهند.

من الأدوات أيضاً المنشار والجدوم وهذه من الحديد؛ لكن النجار لا يستطيع استخدامها من دون أداة القبض من الخشب، التي يصنعها، بل إن المنشار نفسه في حاجة إلى تضريس (تعديل مقاطعة) طبقاً لعملية القطع أو السحب، علماً بأن المناشير تقطع هي الأخرى ويعمل لها أسنان صغيرة لكل واحدة منها أو متوسطة أو كبيرة، ويتراوح طول المنشار من 30 سم تقريباً إلى مترين، وهي المنشار الكبير (يسمى ميشارة) والذي له مقبضان ويستخدمها في العادة رجلان لقطع الأخشاب الكبيرة، ومن الأدوات أيضاً المطرقة الكبيرة والمفراص والقوبار والرندة والمنقر والسكني والمشط والبلد والمسن.

- ملاك السفن الذين تعامل معهم عبد الرحمن الشامسي:

هناك العديد من أصحاب السفن المختلفة سواء كانت كبيرة أو صغيرة الذين تعامل عبد الرحمن بن حسن الشامسي معهم في رأس الخيمة والإمارات الأخرى؛ فعلى سبيل المثال في إمارة رأس الخيمة تعامل مع عيس بن علي المفتول وراشد بن علي المفتول وآل عبد وجاسم العبدولي وآل عكية وإسماعيل جكة ومحمد وسعيد أبو غيث، أما في دبي فهناك عائلة عبد الرحمن الهتشي كما قام صان سفناً في أبوظبي.



ونظراً للظروف الاجتماعية والاقتصادية البسيطة السائدة في المجتمع الإماراتي لم يكن عبد الرحمن بن حسن الشامسي وغيره من الأساتذة في الإمارات يحفظون سجلات يدون فيها عدد السفن وأنواعها التي يصنعونها وأسماء أصحابها وتكاليف صناعة السفن ومشترياتهم من المواد الخشبية والحديد والقطن (كلفات) جميع هذه النشاطات تحفظ في ذاكرتهم في الغالب، وتعتمد على الثقة والأمانة إلى درجة أنه أحياناً لاتكتب عقود تتعلق بصيانة السفن أو صناعتها بين الملاك والأساتيد، وكانت العلاقات الاجتماعية مثالية، وكذلك العلاقة مع النجارين أو الأساتيد الذين يعملون لديه. وكان عبد الرحمن حسن الشامسي يركب الآلة أو مايطلق عليه «شد الماكينة» من دون إشراف فني من قبل أفراد آخرين غير الأساتيد المختصين في ذلك، وبذلك تسلم السفينة وهي على سطح البحر جاهزة للاستخدام بنسبة 100٪. وللسيد عبد الرحمن ولدان هما عبد الله «1948» وعلي«1950»، وقد تعلما مهنة النجارة، ولكنهما لم يمارساها كحرفة بل التحقا بالعمل الحكومي. وقد توفي الأستاد عبد الرحمن بن حسن في عام 1990 [12] .

الأستاد ماجد بن حمدان:



وهو من صناع السفن المعروفين في رأس الخيمة، بدأ مزاولة المهنة منذ الخمسينات وبدأ في مزاولة عمليات إصلاح السفن والقلافة، ثم أصبح أستاداً يوشر (يصنع) السفن ولديه ورشة في المعيريض واستمر في العمل حتى توفي.

الأستاد سرور بن فرج:



وهو من صناع السفن المعروفين في رأس الخيمة، بدأ العمل منذ الأربعينيات، وكان قلافاً ثم أصبح أستاداً يصنع السفن بنفسه ويشرف على إنجازها مع بقية القلاليف العاملين معه. وكان يذهب للعمل في مختلف مدن الدولة لإصلاح السفن وإعادة تأهيلها للعمل مرة أخرى. توفي الاستاد سرور عام 1985.



الأستاذ محمد بن حسن الشامسي:



ولد محمد بن حسن في رأس الخيمة عام 1925 تقريباً وتعلم من والده مهنة صناعة السفن منذ صباه وعمل مع والده وشقيقه عبد الرحمن في صناعة السفن. وعندما بلغ الخامسة والعشرين من عمره رحل إلى دبي حيث استقر هناك ومارس مهنة صناعة السفن. وقد توفي السيد محمد بن حسن عام 2006.

الأستاذ محمد عبد الله بو حاجي:

يعد الأستاذ محمد بو حاجي من صناع السفن المشهورين في رأس الخيمة والإمارات، وقد أجريت معه مقابلة عام 2003 وتحدث فيها عن بدايات ممارسته المهنة وحياته العملية:

- ولد الأستاذ محمد عبد الله بو حاجي عام 1929، وكان جده ووالده يمارسان المهنة نفسها، أي أنه ورث منهما هذه المهنة، وكان والده يملك ورشة لصناعة السفن في المعيريض على ساحل البحر، وفيها تعلم الأستاذ محمد أصول المهنة.

- في بداية حياة الأستاذ محمد اشتغل بالتجارة، وقال: «إنني عندما بلغت 18 عاماً من عمري سافرت إلى الهند والبصرة وعدن وإفريقيا، وكنا نشتري التمر من البصرة، ثم نبيعه في البلد الذي نسافر إليه، أحياناً نستبدل به بعض السلع، فمثلاً في عدن نستبدل الملح بالتمر ونبيعه في إفريقيا، وهكذا كانت الحياة التجارية، وعندما ننزل في البلاد التي نمر عليها نتعرف على أحد «الدلالين» - والدلال هو الوسيط بين البائع والمشتري - حيث نبيع سلعنا ونشتري المواد الغذائية وبعض السلع التي نحملها معنا لبلد آخر نتجه إليه، وتستغرق السفرات التجارية بين سبعة شهور إلى ثمانية.

- بدأ الأستاذ محمد في صناعة السفن عام 1964 وكان عمره 35 عاماً، وقد افتتح ورشة له في رأس الخيمة في قطعة أرض تطل على خور رأس الخيمة. وكانت يومية القلاف تتراوح من 5 - 13 روبية في اليوم، وقد كان يصنع كثيراً من أنواع السفن منها البوم



والشوعي والجالبوت والبلم والماشوه والصمعة والبتيل والبدن والبقارة والشاحوف والكوتية.

- تتفاوت أسعار السفن حسب النوع والحجم، فمثلاً قد صنع في ما مضى سفينة بوم صغيرة الحجم بمبلغ 32 ألف روبية، ثم صنع سفينة بوم أكبر للسيد أحمد بن فهد في دبي بمبلغ 80 ألف روبية. الآن يصل سعر سفينة البوم الذي يزن 400 طن مبلغ مليون وأربعمائة ألف درهم.

- العاملون في صناعة السفن:

كان المواطنون فيما مضى يمارسون هذه المهنة، ومنهم محمد بن راشد وعبد الرحمن بن حسن وحمد بن صراي وسلطان بن ربيعة وسرور بن فرج وغيرهم، أما الآن فأصبح غالبية المشتغلين بهذه المهنة من الأجانب، فهناك عمال من الهند وباكستان ولفت وقشم.

- بالنسبة للأخشاب:

الأخشاب الأساسية لصناعة السفن تجلب من الهند، ولاسيما شجر التيك والفيني، كما تستخدم بعض أنواع الأشجار المحلية مثل القرط والسدر والشريش.

ويصنع الأستاد محمد السفن حسب الطلب فأحياناً يصنع السفينة بالكامل على حسابه ثم يبيعها بسعر مناسب، ولا يقتصر بيع السفن في داخل الإمارات؛ بل يبيعها في مختلف دول الخليج، وبعد 21 عاماً في ورشة رأس الخيمة انتقلت الورشة إلى منطقة المعيريض عام 1985 ، ومازال يمارس مهنة صناعة السفن في الورشة نفسها حتى الآن، وقد استطاع خلال السنوات الماضية إنجاز مئات السفن من مختلف الأحجام والأنواع، وكان في الماضي يصنع نحو 15 سفينة في السنة، ولكن العدد انخفض إلى 8 سفن، وأحياناً يضطر لبناء سفينة على حسابه وينتظر مشترياً لها. ووصف بوحاجي مصنعه الذي يتولى الإشراف عليه بنفسه والأخشاب المستخدمة في صناعة السفن؛ فأجود أنواع الأخشاب الساى وفيني وفنتيك والجنقرى المستوردة من كالكوتا بالهند، وذكر بأنه زود مؤخراً متحف الدوحة الوطني في قطر بثلاث سفن مختلفة، حيث تعرض هناك أمام الزوار. وأعرب عن استعداده لتدريب شباب من أبناء الوطن على تعلم مهنة صناعة السفن من خلال تزويدهم بدروس نظرية وعملية من دون مقابل، مشيراً إلى أنها مهنة رائعة لاسيما وأنها ترتبط بالتراث المجيد. وأضاف باحاجي أن الممارسة الطويلة والخبرة الواسعة في هذا المجال جعلته يعتمد على نفسه في رسم التصاميم الهندسية للسفن المصنوعة، فهو يتولى مباشرة هذه المهنة، ويتابع بمفرده تنفيذ المخططات التي يرسمها لعماله.

- وهل كانت هناك مصانع في رأس الخيمة بجانب مصنعكم؟



- كان في رأس الخيمة 8 مصانع للسفن تقريباً ولكنها لم تستطع الصمود وآخر هذه المصانع هو مصنع محمد بن راشد الذي تم أغلق عام 2991.. وحالياً مصنعنا هو الوحيد في رأس الخيمة.



- كلامك هذا يدعونا إلى القول إن هذه الصناعة بدأت تختفي تدريجياً. مارأيك؟

- كلامك صحيح.. وهذا لأنه ليس هناك من يتعلم هذه الصناعة، ولايعرفها إلا كبار السن، وكذلك لأن هذا العمل متعب وشاق ويحتاج إلى الصبر كما يحتاج إلى الدقة والحذر، كما أن بعض أصحاب مصانع السفن أصبحوا يتركون هذه الصناعة؛ لأنهم لايجدون من يساعدهم أو يخلفهم في هذه الصناعة.



- بما أن هذا العمل شاق ويحتاج إلى صبر، ويحتاج إلى من يساعدك فيه، فهل من أبنائك من دخل هذا المجال؟





- نعم يأتي أبنائي لمساعدتي في المصنع، وأتمنى أن يستمر أحدهم في هذا العمل... وأنا بدوري أحاول أن أشجعهم على حب هذا العمل وتعلمه، لكي يحافظوا على تراث

آبائهم وأجدادهم، ولكي يحافظوا على إحدى أهم الصناعات الوطنية في الدولة[13].

- وفي السبعينات افتتح السيد إبراهيم بن سالم ورشة لصناعة السفن، وكان لديه العديد من القلاليف غالبيتهم من الآسيويين.

- صناع السفن بمدينة الرمس برأس الخيمة

اشتهرت مدينة الرمس بأنها أحد الموانئ والمراكز البحرية المهمة في رأس الخيمة منذ سنين طويلة؛ فقد كان بها نواخذة السفن وصيادو الأسماك والبحارة والغواويص، وكان من البديهي أن تزدهر بها صناعة السفن بسبب الحاجة الماسة إلى هذه السفن في الأسفار والغوص وصيد السمك.

ومن أشهر صناع السفن في الرمس الأستاذ عبد الله محمد عبد الله الشاعر، وقد التقيت به عام 2006، ودار الحديث بيننا عن صناع السفن في الرمس، وعن بداياته في ممارسة المهنة وحياته المهنية:

الأستاذ عبد الله محمد عبد الله الشاعر:

- ولد عام 5391، تعلم الأستاذ عبد الله مهنة صناعة السفن من والده الأستاذ محمد بن عبد الله الشاعر، وعندما بلغ الثامنة عشرة أصبح يتقن المهنة، وبدأ في صنع مختلف أنواع السفن. انتقل للعمل في دبي، واشتغل مدة سنتين مع الأستاذ علي بن خلفان ثم عاد إلى رأس الخيمة.

بدأ العمل صغيراً، وكانت أجرته في اليوم روبيتين ونصف روبية، ثم أصبحت خمس روبيات وزادت مع الأيام وتجاوزت 150 روبية.

- أول سفينة صنعها كانت من نوع الشاحوف، واستخدم خشب الساي في صنعها، وكان طول قاعدتها (البيص) 12 ذراعاً. وعرضه 4 أذرع، كما صنع أنواعاً أخرى من السفن مثل الشوعي والسنبوق والجالبوت وغيرها، وبالنسبة للأسعار، فالشاحوف الذي بيصه 12 ذراعاً كان يصنع بمبلغ 4000 روبية، والشوعي بنحو 7000 روبية.

- المواد المستخدمة في صناعة السفن:

وتابع عبدالله قائلاً: «كانت صناعة السفن تعتمد على المهارة ودقة القياس والقوة العضلية، ومن الأدوات المستعملة في هذه الصناعة: الجدوم، والمنشار والمطرقة، والمنقر بأنواعه، والمجدح، والرندة والسكني. وأجود أنواع الخشب المستعمل هو الساي الذي يتميز بالصلابة، ومقاومة الرطوبة، ويمكنه أن يعيش - إذا توفرت له الصيانة - مئة عام، وكان الحصول عليه صعباً لسيطرة التجار الكبار على عملية استيراده وغلاء ثمنه، ويأتي بعده في القيمة والأهمية خشب «المنطيج»، ثم «الفيني» الذي يستعمل في الأماكن العليا للسفينة ولا يلمس الماء.

وكان الخشب رخيصاً في ما مضى؛ فمثلاً 8 ألواح من الساي تساوي من 150 - 200 روبية، والمسامير 10 روبيات، والخشب المربع 2 إنش يساوي 4 روبيات وألواح المنطيج تساوي 30 روبية. والأخشاب ولاسيما الساي يجلب من مدينة كاليكوت بالهند ومن زنجبار بأفريقيا، وبالنسبة للمسامير كانت تجلب من الهند، ثم فتح بعض الناس دكاكين حدادة لصناعة المسامير، منهم رجل اسمه عبد الله في رأس الخيمة.

- أسماء ملاك سفن صنعتها:

- صنعت سفينتين للسيد صالح بن عبد الله وسفينة للسيد محمد خمبش في خور خوير، وصنعت سفينة للسيد غالب بن محمد، وصنعت عدة سفن أخرى من أنواع الشاحوف والسنبوق والبيلي والجالبوت.

- من كان يمارس معك هذه المهنة ؟

- كان معي بعض القلاليف من رأس الخيمة، مثل السيد إسماعيل سمبيج والسيد محمد سيف من عجمان والسيد محمد الصوري وهو من مدينة صور العمانية، وقد اشتغل برأس الخيمة من عام 1966 حتى 1986 ثم عاد إلى صور.

وإلى جانب اشتغالي بصناعة السفن فإن لدي دراية بتركيب الماكينة بالسفينة، وتسمى هذه العملية «شد الماكينة»، وهي عملية تحتاج إلى مهارة ووضع أخشاب بطريقة معينة داخل جوف السفينة ليسهل تركيب الماكينة عليها.

وآخر سفينة أنجزتها كان طولها 40 قدماً، وقد صنعت 36 سفينة خلال 30 عاماً، وقد تركت المهنة بعد أن مضيت 40 عاماً، وذلك لصعوبة هذا العمل وقلة العمالة الماهرة وتطور



السفن الحديثة. وظهور سفن الفايبر جلاس السريعة وغلاء أسعار الأخشاب والمواد المستخدمة في صناعة السفن[14].

- هل لك أن تحدثنا عن أشهر صناع السفن في الرمس؟

- كانت صناعة السفن في الرمس مزدهرة فيما مضى، وكان بها العديد من ورش صناعة السفن، ومن أشهر صناع السفن في الرمس:

- الأستاد محمد عبد الله الشاعر (والد الأستاد عبد الله):

ولد الأستاد محمد عام 1885 تقريباً وتوفي عام 1970، زاول مهنة صناعة السفن بدءاً من عام 1926 وأمضى بها نحو 44 عاماً.

وكان أستاداً معروفاً وذا خبرة ودراية، صنع العديد من أنواع السفن منها الشاحوف والسنبوق والجالبوت، كما اشتغل ربان سفينة (نوخذا)، واشتغل نوخذا في سنبوق السيد سالم بن صالح، ونوخذا في جالبوت عبد الله كليب.

- الأستاد إبراهيم بن محمد الشاعر:

ولد الأستاد إبراهيم عام 1901 تقريباً وتوفي عام1966، زاول مهنة صناعة السفن من عام 1926 وحتى وفاته عام 1966 أي 40 عاماً، وكان يصنع العديد من أنواع السفن، ومنها السنبوق والجالبوت والشاحوف.

- الأستاد محمد إسماعيل الأستاد:

اشتغل بصناعة السفن وعمره 25 عاماً، وظل يعمل حتى توفي في الخامسة والسبعين. صنع العديد من أنواع السفن ومنها الجالبوت والشاحوف وغيرها.

- الأستاد علي بن عبد الله الشاعر:

وقد اشتغل بصناعة السفن مدة طويلة في الخمسينات والستينات.

- في عام 1973 أصدر مجلس نقد دولة الإمارات العربية المتحدة ورقة نقدية من فئة 100 درهم، وقد تضمن الوجه الخلفي للعملة رسماً يبين سفناً راسية على شاطئ مدينة الرمس.





رابعاً: صناع السفن في عجمان

نظراً لوقوع إمارة عجمان على ساحل الخليج العربي مباشرة فقد اشتغل سكانها بالبحر منذ مئات السنين، ومع ازدهار مهنة السفر في البحر والغوص وتجارة اللؤلؤ وصيد السمك، ومن ثم ازدهرت مهنة صناعة السفن، إذ إن السفن هي عماد تلك المهن كلها والوسيلة الأساسية لتلبية متطلبات الأسفار والغوص والصيد.

وقد اشتهر في عجمان العديد من صناع السفن الخشبية وهم:

- **الأستاد راشد عبيد راشد شطاف.**
- **الأستاد أحمد بن جبر.**
- **الأستاد حميد بن عبد الله بن جبر.**
- **الأستاد سيف بدر.**
- **الأستاد عبيد سعيد بو خشن.**
- **الأستاد عبد الله بن صالح الجلاف.**
- **الأستاد خلفان بن صالح الجلاف.**
- **الأستاد حمد بن سعيد الجلاف.**
- **الأستاد خميس سعيد الجلاف.**



- السيد أحمد عيسى.
- الأستاذ حمد بن خلفان بن حمد.
- السيد وليد بن يمرة.

و الآن سنتناول سيرة بعض هؤلاء الأساتيد بناء على رواياتهم ورواية أبنائهم، وبعض أهالي عجمان والمقابلات الصحفية التي أجريت معهم:

الأستاد راشد عبيد راشد شطاف:

ولد عام 1912 تقريباً وتوفي عام 1994. يقول راشد عبيد بن شطاف:

- «عائلتي توارثت هذه المهنة أباً عن جد، وربما أكون نهاية السلسلة لأن أحداً من أبنائي لا يرغب في الاستمرار بهذه المهنة. إننا في منطقة الخليج اعتدنا توارث المهنة؛ فالغواصون والصيادون تركوا وراءهم من يغوص، ويحافظ على مهنة الصيد، كذلك في الماضي كانت هناك معادلة صعبة يجب المحافظة عليها، وهي أن تكون صاحب خبرة مهنية كي تعيش وبقدر ما تجيد عملك تجيد الحياة والبقاء. . فالرجل القوي وحده يستطيع البقاء».

«الحديث عن صناعة السفن في عجمان والحديث عن أجدادي موضوع واحد.. فأجدادي وهذه الصنعة وجهان لعملة واحدة..» ويستطرد قائلاً: «لقد ارتبطنا بهذه الصناعة من قديم الزمان. . ولا أذكر تاريخاً معيناً؛ ولكن أذكر أن جدي كان صانع سفن ماهراً وكان رجلاً قوياً، واسمه راشد عبيد شطاف.. وورث أبي عبيد بن راشد هذه الصنعة وظل وفياً لها حتى مماته. وبدأت العمل مع أبي في هذه الصنعة، وأنا ابن عشر سنوات وربما أصغر من ذلك. . ولم تكن مهنة سهلة هينة؛ بل كانت مهنة أشداء تحتاج إلى صبر وجلد ومثابرة.. وعمل متواصل من شروق الشمس وحتى الغروب، وتوفي والدي رحمه الله وعمري 25 سنة، فأصبحت أستاد هذه الصنعة وراعيها، وكان من أساتيد هذه الصنعة في ذلك الوقت خلفان بن حمد وسيف بن بدر. ولم تكن مصانع السفن في موقعها الحالي.. بل كان مصنعنا نحن عند «بيت الحمراني» في فريج الغربي، وكان هذا أول مكان لصناعة السفن. ومع أن الصناعة وقتها لم تعرف العمال الهنود الذين يشتغلون معنا الآن؛



إلا أنني أذكر أنه كان مع أبي عمال من زنجبار، علمناهم صناعة السفن، ومن ذلك الوقت كان هناك مصنع في فريج الشرق. وذلك في بدايات القرن العشرين».

«ولأن العمل كان مرهقاً ويدوياً في كل شيء كنا نصنع «محملين» في الشتاء، وفي القيظ نصنع محملاً واحداً من الحجم المتوسط. وكان يعمل في السفينة الواحدة وقتها 6 رجال كما كان العاملون مواطنين، وكان المشترون من الإمارات من رأس الخيمة وأم القيوين والشارقة، ولم يكن وقتها هناك زبائن من البحرين وقطر والكويت كما هو الآن.

لم يكن سعر السنبوك الواحد يزيد على 150 روبية فضية من العملة المعتمدة في ذلك الوقت. في حين بلغ سعر المحمل الكبير الذي يبلغ طوله 50 ـ 60 ذراعاً، ويتسع لـ 200 نفر الـ 1000 روبية».

«وقد اعتمدت صناعة السفن في الخليج على خشب الهند حيث خشب الساج (الساي) المشهور، وأيضاً أخشاب من بورما (التيك)، ومن إفريقيا وكذلك من سلطنة عمان والخشب الأحمر (شلمان). ولكن في الغالب يستخدم الخشب الوارد من الهند أكثر، وعُرف الكثير من أنواع الخشب الساي المتميز مثل «البيتو ـ بترا ـ جكى ـ جنقى ـ فيني ـ بنطيج» .. إلخ. وعرفت صناعة السفن قبل سنوات تجار الخشب مثل محمد بن الغرير في دبي، وأحمد بن شرهان وأحمد بن فهد وقوم قرقاش في دبي أيضاً. إننا نبني سفننا من خشب «الساي»، وهو أفضل وأقوى الأخشاب في العالم و«الساي» أنواع وأبواب ولكل منها مميزاته وعلى الرغم من نموه في «بورما» وإفريقيا يبقى «الساي» الهندي و«الكلكوتي» من أفضل ما يمكن استعماله في هذه الصناعة ونشبهه نحن معشر صناع السفن بالذهب.. فلو ألقينا قطعة من خشب «الكلكوتي» في البحر المالح مدة سبع سنوات وعدنا إليها، وجردناها من العوالق البحرية سوف نجد قلبها مثل الذهب، و«الساي» القادم من «بورما» أثقل وزناً من غيره».

ـ كيف تأتي الأخشاب؟

يقول ابن شطاف: «لم أذهب يوماً في حياتي إلى الهند على الرغم من تعاملي مع المهنة منذ 50 سنة. نحن لا نذهب لشراء الخشب من مصدره؛ بل يأتينا فوق محامل وسفن خصصت لنقل الأخشاب من البلدان المصدرة.. وما علينا إلا أن نذهب إلى الميناء فنعاين الأخشاب بالنظر ونشتري على أساس«الحطبة» الجذع والعدد لا الوزن!

ـ أيام زمان: ولأن الحياة أيام الغوص كانت صعبة وقاسية. . فلقد انعكس ذلك على



صناعة السفن ويقول راشد شطاف..«أولاً كنا في فقر، وكنا نسوي سنابيك (جمع سنبوك)، وكان يباع وقتها بـ 600 روبية هندية، والشاحوف بمئة روبية. . ومن يشتري السنبوك لابد أن يكون مقتدراً. وكانت الـ 600 روبية مبلغاً كبيراً لنشتري الأخشاب والبقر والغنم. وكنا نصنع أيضاً سفناً تسير إلى الهند مثل «الجالبوت»، وتعود محملة بالعيش (الأرز) والأخشاب.. وكان سعر السفينة مثل الجالبوت يتراوح بين 800 إلى 1000 روبية. ولم نكن وقتها نعرف بلاداً غير الهند والعراق. وبفضل التطور الذي شمل مجالات الحياة كلها لم يقف صناع السفن في عجمان متفرجين أو مكتوفي الأيدي؛ بل سرعان ما أدخلوا الآلات في صناعتهم القديمة».

ويقول راشد بن شطاف:«أنا أول من أدخل المكائن في عجمان، ولقد شاهدتها في زيارة للبحرين وأعجبت بها وبالسرعة الفائقة التي يتم بها العمل الذي ننجزه يدوياً بعد شهور طويلة من العمل المتواصل.. واشتريت المكائن من دبي. عندي والحمد لله عدة آلات، وبالأمس فقط استطعنا تقطيع خشب قيمته مئة ألف درهم فأصبح جاهزاً للعمل.

- متى أتيت بالآلات؟

- كان ذلك عام 1968 وقبلها كنت أعمل يدوياً.. لقد صنع أجدادنا هذه المراكب بلا مسمار واحد، واعتمدوا حبال الليف لربط الأخشاب ببعضها، يطلونها فيما بعد بالقار، وما أعرفه هو أن استعمال المسامير في صناعة السفن بدأ منذ مئة عام فقط. وبالمناسبة لم يكن هناك رخص تجارية، وكان بإمكان أي واحد منا بناء ورشته في المكان الذي يريد، في حين اضطررنا لاستخراج رخصة تزداد رسوم تجديدها كل عام بدأت بـ50 روبية وانتهينا هذا العام إلى 600 روبية.

- هل لديك طلبات لصنع سفن؟

- نعم الطلبات علينا كثيرة لكن المؤسف أن هذه المحامل لا يعمل عليها أحد من أهل الديرة؛ بل يؤجر معظمها لأنها مخصصة لصيد الأسماك وملاكها من العرب.

- من هم زبائنك وكم محملاً تنجز في العام الواحد؟

- أحياناً يصل إنتاجنا إلى الرقم 60 ولا يقل عن الخمسين. لقد استقدمت كثيراً من الأيدي العاملة الآسيوية، لإنجاز العمل بسرعة (عندي 30 عاملاً)، وزبائني معظمهم من دول الخليج المجاورة كقطر والبحرين والسعودية. .. والأكثرية من البحرين.

ويقول راشد شطاف: «كنا نكسب من هذه الصنعة قبل 4 سنوات والآن قل المكسب.. فلنشات الصيد التي كنا نبيعها بـ 240 ألف درهم قبل 4 سنوات أصبح سعرها الآن يتراوح بين 110 ـ 120 ألف درهم فقط».

ـ لاحظ بقاءك الدائم بالورشة فهل تتابع العمل بنفسك؟

ـ لا أكتفي بالمتابعة؛ فالزبائن يثقون بك وعليك أن تكون عند حسن الظن، إنني أضع التصميم الأساسي بنفسي، كذلك أرسي قاعدة المحمل بيدي وما على العمال إلا متابعة البناء حسب الخطة التي أضعها. كما أنني أقود المحمل فور نزوله للبحر وأوصله إلى الخور حيث أستأجر بحارة يوصلونه إلى صاحبه أينما كان لقاء مبلغ معين.. آه. . لقد نسيت أن أذكر لكم بأنني أكب الآلة بنفسي ! (ويشرد بن شطاف قليلاً ثم يقول): «رحم الله أيام زمان عندما كان المحمل يسحب رويداً رويداً نحو البحر بواسطة الحبال، بينما فرق العياله تنشد والطبول تقرع. اليوم يأتي صاحب المحمل وحده وقد اصطحب «ونش» سيارة قاطرة تسحب اللنش للبحر، وترميه هناك ثم أصعد إليه فأقوده نحو الهدف وغالباً وحدي».

ـ مصاعب من نوع آخر:

ـ النار خطر داهم بالنسبة لكم فماذا تفعل لحماية ورشتك منها؟ هل أمنت على الورشة؟

ـ «كله بأمر الله؛ وأما التأمين فمحرم علينا في الإسلام، ولم أفكر به مطلقاً. لقد حدث أن أصابت ورشتي كارثة من هذا النوع، كان ذلك في منتصف السبعينيات عندما احترق كل شيء بما فيه عشرة محامل جاهزة للعمل. خسائري فاقت مليون درهم. قصدت الكثيرين للحصول على مساعدة وأخفقت، ولم يكن معي أكثر من أربعين ألف درهم؛ فقررت البدء بها من جديد، وفي تلك الأثناء قررت الوزارة إعطائي مئة ألف درهم مساعدة أو لنقل تعويضاً، وبالفعل عادت الورشة للعمل، وازداد الخير حتى إنني بنيت أكثر من بيت واشتريت قطعة أرض. وأهم من هذا كله وفيت بوعدي لزبائني ممن احترقت



محاملهم بالكارثة». وسألت راشد بن شطاف عن السبب في اعتمادهم الكلي في هذه الصناعة على العمال الأجانب وبالذات الهنود فأجاب: «الهنود تعلموا هذه الصنعة على أيدينا، فنحن الذين علمناهم هذه المهنة، وأغلب هؤلاء من العمال المهرة فسرعان ما أجادوها وبرعوا فيها.. ونحن للأسف لم نجد إقبالاً من المواطنين على هذه الصنعة ولا من الأبناء. . ولم يكن هناك مفر سوى الاستعانة بهؤلاء حتى لا يتوقف العمل وهكذا كان. . ولدي الآن نحو 40 عاملاً هندياً».

ـ وفي يوليو 1985 نقل السيد راشد بن شطاف ورشته إلى منطقة مشيرف، ويعلق على ذلك قائلاً: «الله يخلي الشيخ حميد بن راشد النعيمي حاكم عجمان أعطانا 500 قدم في منطقة مشيرف، لنبني عليها المصنع، وأعطى مثلها لعبيد سعيد وعيسى بو شهاب، كما أمر بتزويد المنطقة الجديدة بالكهرباء. وأنا بدأت أنتقل إلى هناك فعلاً». وقد صنع الاستاد راشد بن شطاف العديد من السفن المختلفة مثل السنبوق والصمعة والجالبوت والشاحوف والشوعي وغيرها. وللأستاد راشد شطاف 9 اولاد ويقول «بأن وراثتي لهذه المهنة عن عائلتي ينتهي بي. . ولولا أن ابن أختي عبيد دخل هذا المجال لما وجدنا أحداً أبداً من الأسرة يعمل بها مستقبلاً؛ فالصنعة تموت بموت راعيها. . ويحزنني أن لا أجد أحداً من أولادي يمارس هذه المهنة التي ظللنا نتوارثها منذ مئات السنين وأشتهرنا بها».

ويعقب الابن محمد راشد شطاف على كلام والده قائلاً: «صراحة لم أفكر في أن أعمل في مهنة والدي.. ولا أدري ما السبب في ذلك مع أنني الآن ملم ببعض تفاصيل هذه الصنعة وأعرف عنها الكثير».



ـ الأستاد أحمد بن جبر:

ولد الأستاد أحمد بن جبر عام 1920 تقريباً وتوفي عام 2000.

كان الأستاد أحمد يزاول مهنة صناعة السفن في فريج الشرقي، حيث كان يصنع العديد من السفن ولاسيما السنبوق والشاحوف والجالبوت والشوعي.

الأستاد حميد بن عبد الله بن جبر:

وهو ابن شقيق الأستاد أحمد بن جبر، ولد عام 1925 تقريباً وتوفي عام 2001. وكان يزاول صناعة السفن في فريج الشرقي على ساحل البحر، وأكثر أنواع السفن التي كان يصنعها هي السنبوق والشاحوف والجالبوت والشوعي.

الأستاد عبيد سعيد بو خشن:

وهو ابن أخت الأستاد راشد عبيد شطاف، ولد الأستاد عبيد في عام 1947 وتوفي عام 1997.

يقول الأستاد عبيد: «علاقتي مع هذه الصناعة بدأت منذ الصغر.. كان عمري عشر سنوات تقريباً.. وبدأت مع خالي راشد صبياً صغيراً أعطيه «الأدوات»، وأقضي الحاجات الخفيفة وأرقب وأتابع بدقة متناهية كيف تصنع السفينة.. وكبرت وأنا أعمل في هذه الصنعة. . وحين بدأت أشعر بأنه من الممكن أن أصنع السفن وحدي انفصلت عن خالي، وفتحت مصنعاً خاصاً بي، وذلك في عام 1968، ولم تختلف الصنعة كثيراً عن السنوات الماضية، فالتغير في هذه المهنة حدث ببطء شديد، فالتغيير الكبير الذي طرأ عليها هو إدخال «المكائن» في الصناعة. وقد تأثرت صناعة السفن الخشبية بعد ظهور السفن التي تصنع من الفيبرجلاس. كما أننا نصنع هذه الأيام على حسب الطلب.. ولا نغامر بصناعة سفن لا نعرف من سيشتريها.. ومعظم التجار الذين نتعامل معهم الآن من قطر والبحرين والكويت والسعودية.

ورغم أن لدي نحو 50 عاملاً وكلهم من الهنود.. ومنهم عمال مهرة ومتخصصون في مجال الآلات والحديد.. إلا أنني أشرف على العمل بنفسي إشرافاً تاماً.. فأنا الذي أضع خريطة العمل.. وأبدأ بالأساس وتركيب الأشياء الأساسية وبعد ذلك يبدأ العمال عملهم».

ويقول عبيد بو خشن: «إنهم الآن يصنعون من 18 إلى 20 سفينة من الحجم المتوسط في السنة.. ويستهلك العمل نحو أربعة آلاف طن من الخشب سنوياً.. ويتوزع العمال في ثلاث مجموعات أو أكثر.. فكل 14 عاملاً يعملون في ثلاثة لنشات أو أربعة.. وعلى كل مجموعة من هؤلاء «فورمان»، ولكن احتفظ لنفسي بحق توزيع العمل والإشراف عليه



إشرافاً تاماً. ونحن نصنع الآن ما يسمى الشوعي، وتستخدم حالياً في صيد الأسماك، وكانت تستعمل للغوص على اللؤلؤ، ويتراوح طولها مابين 60 إلى 80 قدماً. وكذلك الطراد (مركب النزهة والتنقلات البحرية التي تتطلب السرعة والخفة) ويتراوح طوله بين 04ـ 50 قدماً وبه مكائن خارجية أو داخلية.

السيد أحمد عيسى: وقد زاول مهنة صناعة السفن مدة ثم تركها.

السيد علي مطر الشامسي: وهو من المهتمين بصناعة السفن ولاسيما القوارب التي تستخدم في السباقات البحرية، وقد شارك في كثير من السباقات البحرية.

السيد عيسى خليفة بو شهاب:

أقام في الثمانينات ورشة لصناعة السفن، وفي مقابلة صحفية معه في يوليو 1985 تحدث عن ورشته وقال:

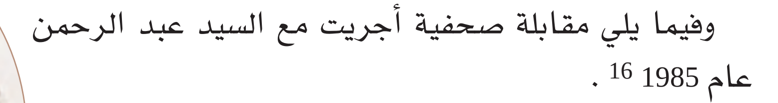
«إن علاقتي مع هذه الصنعة بدأت في السبعينيات، ولم يكن للوارثة دخل في هذا الاتجاه؛ إذ لم يكن أجدادي من قبل صناع سفن. . ولكن ارتبطنا بالبحر أرتباطاً وثيقاً؛ فأنا ابن بحر في مجال التجارة البحرية بأنواعها وسافرت كثيراً، وحين استقرت الأحوال وجدت أنني لن أنفصل عن البحر، فكان اتجاهي نحو الصناعات الوثيقة ببحر الخير هذا.. فأقمت مصنعاً للسفن ومصنعاً للقراقير (الجراجير) لصيد الأسماك. وهذه الصناعة في عجمان ارتبطت بقلة من الناس يتوارثونها من قديم.. ولكن غلب عليها العمال الأجانب؛ فالعمل الآن كله يتم بأيديهم وأصبحوا مهرة فيه». وما يشغل بال عيسى خليفة بو شهاب وراشد شطاف وعبيد سعيد بو خشن هو إبتعاد أبنائهم عن هذه الصنعة، ويقول السيد عيسى: «إن من أبنائي اثنين موظفين أحبا الوظيفة، ولم يفكرا في مساعدتي في هذه الصنعة[15].

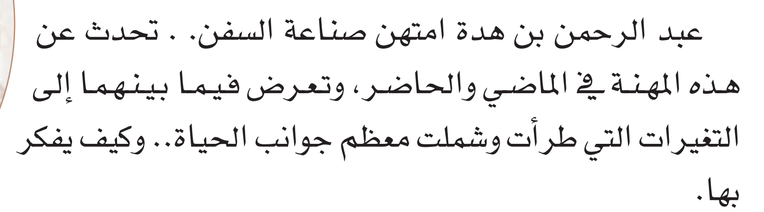
خامساً: صناع السفن في الشارقة

يعد ميناء الشارقة من الموانىء القديمة والعريقة في الإمارات، وقد زاول أهل الشارقة كغيرهم من أهالي الإمارات المهن البحرية كالغوص وتجارة اللؤلؤ والسفر في السفن للهند وإفريقيا، ونتيجة لذلك برزت الحاجة لصناعة السفن لتلبية احتياجات الأهالي. ومن متابعتنا لصناعة السفن في الشارقة ومدن الساحل الشرقي وجدنا أنه على الرغم من كثرة العاملين في صناعة السفن هناك؛ إلا أن بعض تجار الشارقة يشترون سفناً من إمارات أخرى، وذلك يعود لقرب الشارقة من مناطق ازدهرت فيها صناعة السفن مثل دبي وعجمان وأم القيوين ورأس الخيمة، وقد كانت تلك الإمارات تشكل مصدراً أساسياً للسفن التي يحتاجها أصحاب السفر والصيادين وتجار اللؤلؤ.

ومن صناع السفن المشهورين قديماً في الشارقة الأستاد علي بن دخان الذي كان يصنع عدة أنواع من السفن مثل الشواحيف والشوعي، كما أدخل المكائن في السفن التي يصنعها، وكان يركب الآلة في السفينة. وقد أنشئت في الشارقة عدة مصانع وورش لصناعة السفن منها:

1ـ مصنع السيد عبد الرحمن بن هدة:


وفيما يلي مقابلة صحفية أجريت مع السيد عبد الرحمن عام 1985 [16].


عبد الرحمن بن هدة امتهن صناعة السفن. . تحدث عن هذه المهنة في الماضي والحاضر، وتعرض فيما بينهما إلى التغيرات التي طرأت وشملت معظم جوانب الحياة.. وكيف يفكر بها.


صناعة المراكب:

يقول ابن هدة: إن العمل في صناعة المراكب من أمتع الاعمال؛ فعندما يسلم مصنعي مركباً وينزل البحر أشعر بفرحة وسعادة. فنحن «أولاد البحر» وصلتنا به وثيقة جداً، لذلك نحاول أن ينبع عملنا من خلاله، ولهذا حافظنا على استمرار تنمية هذه الصناعة إلى جانب المظاهر التنموية الأخرى في الدولة».



ـ هل تعود هذه الصناعة عليك بالربح الوفير؟

ـ أرباحها معقولة وإن كانت في الماضي افضل لكن مع تواجد العمالة الاجنبية خفت الارباح.. وكذلك الطلب. ولكن الحمد لله مازالت المهنة قادرة على الاستمرار رغم كل الصعوبات ومازال هناك من يطلبون المراكب الخشبية هذه نظراً لقوتها ومتانتها.

ـ ماهي المشكلات التي تصادفك؟

ـ المشكلات معروفة في هذه المهنة؟ فنحن يأتينا الطلب من المشتري، وعلينا تأمين الأخشاب وكل مايحتاجه المركب، وعلينا التسليم في الوقت المحدد، لذلك أحياناً ندفع أسعار المواد الأولية مضاعفة حتى لا يتأخر التسليم.

ـ ماذا تقول عن العمالة الآسيوية؟

ـ أنا في هذا المصنع أحتاج إلى اليد العاملة.. استعنت بالآسيويين، وقدر إمكاني حددت عددهم، وحالياً أحاول الاستعانة بالمصريين، وأنا أفضل اليد العاملة العربية.

ـ هل عندك أولاد في المدارس؟

ـ عندي ثلاثة في الجامعة.

ـ أين تقضي أوقات فراغك؟

ـ أقضيه في عملي.

ـ هل أنت مرتاح بعملك.

ـ نعم. . لأنني أقوم بأعمال حرة.

ـ هل عندك عمل آخر غير هذا المصنع؟

ـ نعم عندي. . تجارة.

ويتابع عبد الرحمن الحديث عن مهنته فيقول: «أريد أن أستمر في هذه المهنة، وسوف يأخذها أولادي من بعدي؛ لأنها من المهن الأصيلة في هذه البلاد، ويجب علينا أن نحافظ عليها قدر إمكاننا، ولاسيما بعد أن غزت البلاد صناعات أخرى بعيدة عن طبيعتنا.

2ـ مصنع السيد يوسف درويش عبد الله:

وفيما يلي مقابلة صحفية أجريت مع السيد يوسف عام 2891:



يوسف درويش عبدالله صاحب مصنع بالشارقة [17] يقول في أسى وحزن عميقين: «متاعبنا كثيرة لكن أخطرها أن الأيدي العاملة الوطنية مفقودة نهائياً؛ لأن أجر هذا العمل ضئيل، ويمكن للعامل أن يحصل على أجر أفضل في أي مهنة أخرى مريحة، إلى جانب أن العمل باليومية، والذي لايعمل لايأخذ شيئاً». ويقول يوسف: «إن الفنيين المواطنين نادرون؛ ففي الدولة كلها لم يعد يتمسك بهذه الصناعة من الشباب إلا عدد لايتجاوز أصابع اليد الواحدة، وبالنسبة لي هذه هي السنة الثانية التي لم أنشىء فيها أي سفينة جديدة؛ لأن صناعتنا تعتمد مئة في المئة على خشب الساج (التيك)، والحكومة الهندية منعت تصديره منذ عامين، وهي تعلم أنه المصدر الوحيد للخشب لمنطقة الخليج كلها. إن إنشاء السفن يحتاج إلى إمكانيات مادية ضخمة حتى تكون الصناعة على مستوى جيد. ونحن تتوفر لدينا الامكانيات الفنية لكن تنقصنا القدرة المادية، كما أننا نعاني من صعوبة نتعرض لها كل فترة، وهي نقلنا دورياً من مكان إلى آخر كلما زادت مساحة العمران؛ لأن الانتقال يعني قلج الاستقرار أكثر من 4 سنوات، إلى جانب التكاليف الباهظة التي نتحملها لنقل معداتنا، إلى جانب اعتمادنا على العمالة الأجنبية وعملنا لابد أن يتم تحت إشراف صاحبه لأن أقل خطأ في السفينة يفسد كل شيء، وبالخبرة يمكن اكتشاف أي ضربة مسمار خطأ. وأغلب السفن التي تنتجها المصانع خاصة بالصيد، وقليل منها لنقل البضائع أو السباق. . وأهم أنواع السفن:

- **بوشبل**: وهي قارب صيد طوله 20 قدماً، وثمنه يتراوح ما بين 10 ـ 13 ألف درهم من دون المحرك، ويمكن لعاملين إتمامها في 20 يوماً، ولكن بمستوى العمالة الحالي تستغرق 40 يوماً.

- **الشوعي**: هي سفن من أحجام مختلفة، وتبدأ من 20 قدماً إلى 80 وتتكلف نحو 200 ألف درهم من دون المحرك، ويمكن لستة من العمال بناؤها في مئة يوم، وتحتاج إلى آلة ثمنها 200 ألف درهم.

- **السنبوك والبوم والجالبوت** سفن صيد وتجارة صغيرة، وتتميز بأنها تصلح للغرضين معاً.

والمعمل الناجح في رأي يوسف درويش يحتاج إلى ثلاثة عناصر أساسية هي: الإدارة الكفء أي المدير المتقن للمهنة، وكثرة عدد الأيدي العاملة، وقوة رأس المال. ويؤكد



صناع السفن أن الاخشاب المحلية لاتصلح إلا في إقامة أضلاع السفن، ومن أهم هذه الأصناف القرط والسدر والشريش. . والاعتماد الأساسي في بناء الهيكل الخارجي يعتمد على خشب الساج، ويحاول الصناع التغلب على مشكلاتهم بشراء الأخشاب من السوق السوداء لاعمال الصيانة، وهذا يكلفهم غالياً. أما أثمان السفن فيحصلون عليها من المشترين على دفعات، وقد أصبح تحقيق الربح صعباً؛ لأن المصنع يبدأ في بناء السفينة اليوم، وخلال مرحلة إنشائها يتضاعف ثمن الأخشاب وهذا يجعل ربحه لاشيء.

3 ـ مصنع الأستاد محمد خميس بوهارون.

سبق أن تحدثنا عن الأستاد محمد خميس بو هارون بصفته أحد الأساتيد في أبوظبي، وقد افتتح الأستاد محمد مصنعاً لصناعة السفن في الشارقة عام 1974 قرب ساحل البحر، وذات مرة هبت ريح قوية أدت إلى تكسر بعض السفن في مصنعه، فنقلها إلى أرض السيد سلطان بن علي العويس الذي منحه الأرض ليقيم عليها مصنعه من جديد، وفي مقابلة صحفية مع الأستاد محمد عن مصنعه في الشارقة عام 1982 قال:

«إن المصنع ينتج 15 محملاً في السنة و10 مراكب.. والمحمل الواحد يحتاج 7 عمال على الأقل لإنجازه، وهؤلاء العمال بعضهم كان يعمل في تصنيع السفن في الهند، وبعضهم الآخر لم يعرف هذه المهنة فعلمناهم كيفية الصناعة حسب تصميم مركبنا..في الإمارات أصبحت سوقنا غير رائجة كما كنا من قبل وأكثر المشترين من قطر والبحرين والكويت».. ويكمل محمد بو هارون قائلاً:

«إبني الأكبر يدرس ولا ينوي أن يستلم العمل بدلاً عني، فهو يقول إنها مهنة متعبة جداً، وجهدها أكبر من إنتاجها.. وكذلك يقول أبناء زملائي في هذه المهنة ولا ندري من سيستلم العمل بها بعدنا، ونحن أصلاً نعد على الأصابع[18].

ـ صناع السفن في مدينة خورفكان

اشتهرت مدينة خورفكان بكونها ميناءً بحرياً، ومع ازدهار المهن البحرية ولاسيما السفر في البحر وصيد السمك؛ فقد ازدهرت مهنة صناعة السفن، وفيما يلي أسماء أشهر صناع السفن في خور فكان:

- **علي أحمد حسن القاضي.**
- **محمد الأستاد.**
- **أحمد صالح الهمش.**
- **ابراهيم سعد.**
- **محمد سعد.**
- **إبراهيم بن عبد الله النجار.**
- **أحمد محمد الشوكة.**
- **عبد الله الحديدي.**
- **محمد بن عبد الله.**
- **ثويني (من صور).**
- **مبارك الصوري (من صور).**


احمد صالح الهمش

ـ وأغلب السفن التي يصنعونها لصيد السمك مثل الشاحوف والهوري، وليس سفن السفر البعيد. وفيما يلي نبذة عن السيد علي أحمد القاضي أفادني بها أبناؤه:

علي أحمد القاضي: ولد عام 1932 ، وتوفي عام 2000. فتح عينيه أمام البحر والجبل، وكان ذلك كل ماعرفه عن العالم، مثله مثل باقي أبناء خورفكان يعدون الجبل رمزاً للقوة والشجاعة، والبحر تعلموا منه الصبر والمغامرة. وهو أكبر إخوانه، وكان والده رجلاً كبير السن، معلماً للقرآن والسنة. وعندما بلغ سن العاشرة اتجه إلى البحر بحثاً عن الرزق وركب البحار، وبدأ السفر على متن السفن البحرية الكبيرة (البوم)، وتعلم جميع أعمال البحر، وتعرف على كل قطعة في البوم، وأصبح بالنسبة له صديقاً لا يستطيع فراقه.. وأحب البحر وأحب البوم، وكان السفر في البحر يستغرق ستة شهور، وكانوا يتجهون في رحلاتهم إلى عدة أماكن مثل البصرة في العراق، ودول الخليج المجاورة، وإفريقيا والهند، فتعرف من هذه الرحلات على معظم البلدان وعرف بعض اللغات.. وبعد ظهور النفط وتحسن المعيشة لدى الشعب وانتهاء عصر السفر





في السفن والأبوام واتجاه الشعب إلى الوظائف المحلية؛ اتجه القاضي إلى صناعة السفن البحرية الصغيرة ونماذج الأبوام، وذلك بورشة صغيرة بالمنزل، ومن ثم فتح محلاً صغيراً لمزاولة مهنته وبيع ما يصنعه من السفن.

ـ صناع السفن في الحمرية:

في مقابلة لي مع السيد علي مطر الشامسي أفادني بأن أشهر صناع السفن في الحمرية هم:

ـ الأستاد علي بن خلفان بن حرب.

ـ الأستاد سعيد بن حميد الحاج.

ـ الأستاد جاسم بن خلف.

ـ الأستاد حميد عبيد بو حيف.

وهؤلاء يصنعون سفن صيد السمك مثل الشواحيف والهوري والسفن المخصصة للسباقات البحرية.

سادساً: صناع السفن في أم القيوين

تعد أم القيوين من المراكز العريقة والمهمة لصنع السفن الخشبية، وحسب بعض الروايات فقد كان فيها أكثر من 40 أستاداً وعدد كبير من القلاليف، وقد صنعت بها الكثير من السفن، ولاسيما سفن النقل البحري الضخمة.

أشهر الأساتيد وصناع السفن في أم القيوين:

ـ خميس عبيد بو هارون.

ـ سالم خميس بو هارون.

ـ إبراهيم خميس بو هارون.

ـ محمد خميس بو هارون.

ـ علي الحليان.

ـ عائلة بن حمزة.

- عبد الله حسين.
- عبد الله بن راشد.
- سلطان أحمد بن ربيعة.
- علي أحمد بن ربيعة.
- إبراهيم أحمد بن ربيعة.
- محمد عبد الله بو هارون.
- راشد بن حضيبة.
- ماجد عبد الرحمن الشرهان.
- علي سلطان بن حماد (الحساوي).
- خلفان بن عجيل.
- عبد الله بن صالح.

والآن سنتناول أشهر صناع السفن في أم القيوين:

عائلة بو هارون:

أنجبت هذه العائلة العديد من الأساتيد، تبدأ من عبيد بو هارون، ثم ابنه خميس بن عبيد ثم أبناء خميس الثلاثة سالم وإبراهيم ومحمد وابن عمهم محمد، عبدالله بوهارون. وقد تميز هؤلاء الأساتيد بإتقان المهنة وصناعة مختلف أنواع السفن الخشبية، وظلت هذه المهنة تتوارث في أجيال العائلة وذلك حباً في هذه المهنة، وقد صنع هؤلاء الأساتيد البوم والصمعة والبتيل والبقارة والسنبوق، والشاحوف والشوعي والجالبوت وغيرها، وبقي الآن من هذه العائلة الأستاد محمد بو هارون (المقيم في أبوظبي حالياً)، وشقيقه إبراهيم خميس بو هارون، وهو ما زال يصنع السفن الخشبية في أم القيوين حتى الآن، ولديه ورشة لصناعة السفن على الخور. وقد التقيت به في يوليو 2006 ، وأجريت معه حواراً وفيما يلي أورد ما أفادني به عن مهنته وعن السفن:

- كانت عائلته في ما مضى تمارس مهنة الغوص وتجارة اللؤلؤ، ثم اتجهت إلى صناعة السفن.



ـ تتركز صناعة السفن في أم القيوين في وسط المدينة على طول ساحل البحر.

ـ كان والده خميس أستاداً كبيراً في صناعة السفن وكان يصنع سفن الغوص والسنبوق والصمعة، وكان أهالي الجزيرة الحمراء من رأس الخيمة يأتون اليه ليصنع لهم هذه السفن وسفن صيد السمك وخاصة من نوع الشاحوف. كان في ورشة والده أكثر من عشرة قلاليف. عندما كثر الطلب على السفن في رأس الخيمة رحل والده إلى هناك ومارس صناعة السفن ثم عاد مرة أخرى إلى أم القيوين.

ـ في بداية العمل تكون اليومية روبية ثم ترتفع لتصل إلى 10 و15 روبية. تنتقل عائلته في الصيف إلى رأس الخيمة، وأحياناً يذهبون إلى غليلة وشمم، ويصنعون الشواحيف وسفن صيد السمك حسب الطلب.

ـ صنعت عائلته في أم القيوين سفناً ضخمة للسفر في البحر إلى الهند وإفريقيا.

ـ بعد انتهاء مهنة الغوص عن اللؤلؤ بدأ أصحاب السفن يعدّلون سفنهم لتلائم مهمة السفر في البحر إلى الهند وإفريقيا، وبعضها عُدِّل ليصبح سفناً لصيد السمك.

ـ أكثر أنواع السفن التي يصنعها هي البوم والصمعة والسنبوق والجالبوت، وهو يمارس هذه المهنة منذ أكثر من أربعين عاماً.

ـ شقيقه سالم كان أستاداً مشهوراً، ومارس صناعة السفن مدة تزيد على 15 عاماً، ثم اعتزل المهنة حتى وفاته منذ 15 عاماً، وقد كان يصنع سفناً من نوع السنبوق والجالبوت والصمعة.

ـ صنع بوماً للسيد سلطان بن مويزة بمبلغ 14 آلف روبية، وكانت اليومية 10 روبيات.



ـ قضى بعض السنوات خلال الستينيات في أبوظبي لممارسة المهنة.

ـ عندما يطلب منه صناعة سفينة كبيرة أو تعديل شكل سفينة وحجمها كان يستدعي بعض صناع

السفن من الإمارات الأخرى لمساعدته، وقد طلب مرة مساعدة الأستاذ محمد راشد عبدالله من رأس الخيمة، والذي لبى طلبه، وظل يشتغل معه في أم القيوين عدة أيام وذلك لتبديل هيكل سفينة صمعة لجعلها أطول وتصلح للسفر في البحر، وكانت تلك السفينة لأحد تجار أم القيوين من عائلة الزرعوني.

- يشتغل معه الآن عمال من الهند وباكستان.
- كما تحدث عن كيفية بناء السفينة وأنواع السفن وأسماء أشهر صناع السفن.
- يستخدم الآن الآلات الحديثة في صناعة السفن.

الأستاذ سلطان أحمد بن ربيعة:


سلطان أحمد بن ربيعة

وهو من أشهر صناع السفن في الإمارات، مارس المهنة في أم القيوين ورأس الخيمة، وصنع العديد من أنواع السفن، وكان معه أخواه الأستاذ علي بن أحمد والأستاذ إبراهيم بن أحمد.

ونورد فيما يلي ماجاء في مقابلة مع الاستاذ سلطان أجراها معه عبدالله بن عبدالرحمن ونشرت في كتاب فنجان قهوة[19].


- كيف بدأت علاقتكم بهذه الصناعة؟ ومن أبرز من عرفوا فيها؟ وماذا كانت أبرز مظاهرها ومعطياتها؟

- صاحب هذه الصنعة كان هو والي نفسه بعكس الغواص والبحار، كما أن هذه المهنة مهما بلغت درجة متاعبها فإنها أكثر أماناً وراحة من رحلات الغوص ومخاطرها. كما أن الدخل في مختلف الظروف لم يقل عن دخل الغواص؛ لذلك فإن الآباء الذين كانوا يمتهنون مثل هذه الصناعة كانوا أيضاً حريصين على تعليم أبنائهم عليها لتصبح مهنة حياتهم، كذلك كان الأمر معي منذ الصغر «ولد الأستاذ ولا متعلم سنة» كما يقول المثل. . فلقد كانت عمليات صناعة السفن في أيام أجدادي وآبائي الذين تخصصوا فيها تتم في حوش المنزل بوسط المدينة، وأذكر أنني كنت كلما جهزت صناعة سفينة كان يجتمع أكثر من ستين رجلاً من الأهالي، ويتعاونون على سحب السفينة الكبيرة منها

علي بن أحمد



والصغيرة إلى البحر بواسطة الحبال. وأحياناً تعترض طريقها بيوت مصنوعة بحيث يمكن فكها وتركيبها.. وكثيراً ما كانت تزال تلك البيوت من طريق سحب السفينة ثم يعاد تركيبها بعد المرور. ولم يكن لصانعي السفن مواقع محددة بل كان لكل منهم «ياشر» أمام منزله، وقد كان في أيامنا حوالي 40 أستاذاً في أم القيوين ماعدا «الجلاليف» الذين كانوا أيضاً مواطنين من الإمارة، وأشهر العائلات التي عرفت في الإمارة هم عيال بو هارون، وعيال بن ربيعة، وعيال بن حمزة وعبد الله بن حسين وأتباعه. وأما عبدالله بن راشد فقد كان يجلب الأخشاب من زنجبار وكالكوتا والباطنة وكان «جلاليفه» من الاجانب، وهناك البعض الاخر من تخصص في جلب الأخشاب لهذه الصناعة.



وبالنسبة لي فمنذ أن كنت في الثامنة عشرة من العمر حتى عام 1979 وأنا أعمل أستاداً لصناعة السفن، قضيت أغلبها في أم القيوين، وقرابة 11 سنة منها في رأس الخيمة، وبضع سنين مابين قطر والكويت والبحرين، ولم أعرف مهنة غيرها حتى اليوم الذي أبلغ فيه أكثر من الستين سنة من العمر. كانت مهنة صعبة، ولكنها حمتنا وعشنا من مردودها بيسر ولله الحمد.

وقد صنعنا «السنبوك» إلى جانب الصمعة، وهي نوع من السفن الكبيرة الحجم، ثم «الجالبوت» وهي صناعة بحرينية الأصل و«الشوعي»، إلى جانب الهوري، والماشوه والشاحوف والبانوش والشاشة وهي قوارب وزوارق صغيرة تستعمل للتنقلات في الرحلات القصيرة الداخلية، كما صنعنا «الأبوام» للأسفار وفي الكويت استخدموا «البوم» للغوص أيضاً. وحين

جاءت المكائن تغير هيكل السفينة ومحركها بعد أن كانت في السابق تعتمد على الأشرعة والمجاديف.

- الأدوات كانت بدائية ويدوية في الماضي ومن هنا كانت المتاعب كبيرة، فقد توفر لنا المنشار والمطرقة والدواة (هي التي كنا نضبط بها المسافات والمقاسات)، والمجدح وهو الذي نثقب به الأخشاب.. وهندستنا وتخطيط تصميمات العمل كانت في أفكارنا.. فنضع أولاً أساس السفينة وهو «البيص»، ثم بعد ذلك نثبت «ميل الصدر» و«ميل التفر»، ثم يبدأ تركيب الألواح الخشبية الطويلة التي تمتد بطول السفينة. ويستكمل القلاف بناء السفينة خطوة خطوة، وبطريقة هندسية دقيقة وفنية. وكان الأستاد هو الذي يقرر ويشرف على عمليات البناء و«الجلاليف»، ينفذون وأحياناً لـ 5 و6 سفن في وقت واحد.

ويقال إن عدد سفن الغوص التي كان يمولها الشيخ أحمد المعلا بلغ 40 سفينة؛ لذلك انتشرت في تلك الآونة صناعة السفن من نوع «السنبوك» ومن بعد«البتيل و«البقارة». وقد كانت تلك سنين ازدهار في تجارة اللؤلؤ ورخاء في المعيشة، وكان الشيخ أحمد يستدعي 3 أو 4 من الأخوة، ويعرض عليهم المال كي يشتروا سفينة ويخرجوا بها للغوص، وقد كانت سفن الغوص تتزود بالتمور والأرز والمواد الغذائية الأخرى التي تأتي بها بغال الشيخ. . ولم نسمع عن سفن غوص خاصة بالشيخ أحمد نفسه؛ لكننا سمعنا عن «غالب» أكبر سنبوك للغوص في المنطقة (بيصها 40 ووجهها 75)، وقد كانت تحمل على ظهرها في كل رحلة غوص 160 بحاراً على الأقل، كما كانت «فناطيس» المياه على ظهر غالب تحمل الواحدة منها ألف «بيب» أي صحيفة من الماء. و«غالب» كانت تخص الشيخ راشد بن أحمد المعلا الذي خلف والده في حكم أم القيوين. لقد كانت «غالب» سفينة مشهورة بضخامتها وسرعتها، وكانت هناك أيضاً «الأسد» وهي سفينة سعيد بن أحمد شقيق الشيخ راشد وكذلك «الفيض» وهي «سنبوك» ابن عبدالرحمن الزرعوني، وكلها سفن غوص ضخمة صنعت في أم القيوين. ومن الأسماء التي أذكرها: غالب - الفيض - الأسد - الرقاص - الغافري - طوفان - اليزرة - الجافلة - شمروخ.

سابعاً: صناع السفن في الفجيرة

لم تعرف الفجيرة صناعة السفن على نطاق واسع ولاسيما السفن الضخمة وسفن السفر، وكان أهالي الفجيرة يشترون تلك السفن من بقية الإمارات، ولكن وجدت فيها



صناعة سفن صيد السمك نظراً لحاجة السكان الماسة لها، وأكثر السفن التي كانت تصنع في الفجيرة هي الشوعي والماشوه والشاحوف والشاشة، كذلك صنع بعض الأساتيد سفينة البتيل، ولكن على نطاق ضيق، ومن أشهر صناع السفن في الفجيرة:


سليمان صالح الكعبي


صالح بن سليمان صالح الكعبي


عبدالله محمد علي مطوع الظهوري

- **موسى بن خادم**
- **ثاني بن سعيد**
- **مالك حمودي**
- **محمد حمودي** [20]



هوامش الفصل الرابع

1 الغوص في دولة الإمارات العربية المتحدة ـ لجنة التراث والتاريخ ـ ص 112.
2 يمكن الرجوع للمقابلات الصحفية، التالية والتي تمت مع الأستاذ محمد خميس بو هارون:
ـ جريدة الخليج ـ 2 أغسطس 1984 .
ـ مجلة تراث ـ العدد الثالث ـ فبراير 1999 .
ـ جريدة البيان ـ 13 مايو 1999 .
ـ جريدة الاتحاد ـ 5 نوفمبر 2002 .
ـ جريدة الاتحاد ـ 1 يونيو 2003 .
ـ جريدة الخليج ـ 26 يناير 2006 .
ـ جريدة الاتحاد ـ 26 أغسطس 2006 .
ـ جريدة الخليج ـ 18 يناير 2007 .
3 مقابلة مع الأستاذ صالح ـ جريدة الاتحاد 9 يوليو 1985 .
ـ كتاب الغوص في دولة الإمارات العربية المتحدة. ص 111.
4 جريدة البيان ـ 2006/6/3.
5 يمكن الرجوع للمقابلات الصحفية التي أجريت مع الأستاذ سيف بالقيزي:
ـ جريدة الخليج ـ 17 أغسطس 2003 .
ـ جريدة الخليج ـ 14 أغسطس 2003 .
ـ جريدة الخليج ـ 26 أكتوبر 2006.
6 يمكن الرجوع للمقابلات الصحفية التي أجريت مع الاستاد عبيد جمعة بن سلوم:
ـ جريدة الخليج ـ 1982/12/11 .
ـ جريدة الخليج ـ 8 يونيو 1989 .
ـ جريدة الاتحاد ـ 11/يوليو 1990.
ـ جريدة الاتحاد ـ 8 أغسطس 1991.
ـ جريدة الاتحاد ـ 19 سبتمبر 1997 .
ـ جريدة الاتحاد ـ 27 سبتمبر 2001.
7 معلومات أفادني بها د. علي أحمد بن ثاني بن عبود في 2007/1/2.
8 جريدة البيان ـ مقابلة مع السيد سعيد أحمد الختال ـ 2006/9/22.
9 كتاب عزف على خشب السدر ـ مؤيد الشيباني ـ إصدار اتحاد كتاب وأدباء الإمارات ـ الشارقة ـ 1994 ـ صفحة 31.
10 زودني بهذه الأسماء صناع السفن في رأس الخيمة وبعض الأهالي ممن عاصروهم.
11 يمكن الرجوع إلى المقابلات الصحفية التي أجريت مع الأستاذ محمد، وللمقالات التي تناولت سيرة حياته وهي:
ـ مجلة بلدية رأس الخيمة ـ العدد 12 ـ أبريل 1978 .
ـ مجلة رأس الخيمة ـ العدد 120 ـ أغسطس 1984 .



تابع هوامش الفصل الرابع

- جريدة الاتحاد ـ 1986/4/27 .
- جريدة الخليج ـ 1986/6/28 .
- مجلة الأمن ـ شرطة دبي ـ العدد 193 ـ فبراير 1991 .
- جريدة الخليج ـ إعداد عبد الله الطابور ـ 19 يونيو 2003.

12 معلومات زودني بها السيد عبد الله عبد الرحمن بن حسن ـ 2003.

13 يمكن الرجوع إلى المقابلات الصحفية التي أجريت مع الأستاذ محمد بو حاجي:
- جريدة الاتحاد ـ 1989/11/20.
- جريدة الاتحاد ـ 1991/6/27 .
- جريدة البيان ـ 1992/3/19 .
- جريدة الاتحاد ـ 1992/9/4 .
- جريدة الاتحاد ـ 1993/7/22.

14 يمكن الرجوع لمقابلة نشرت مع الأستاذ عبد الله الشاعر ـ جريدة الخليج ـ 22 أكتوبر 1998.

15 المعلومات المتعلقة بصناع السفن في عجمان استقيتها من السيد علي مطر الشامسي ومن المقابلات الصحفية مع صناع السفن وهي كما يلي:
- جريدة البيان ـ 1982/8/7 .
- جريدة الاتحاد ـ 1982/9/20 .
- جريدة الخليج ـ 1982/12/11 .
- جريدة الخليج ـ 1984/6/29 .
- جريدة الاتحاد ـ 1985/7/10 .
- جريدة الخليج ـ 1985/8/5.

16 جريدة الخليج ـ 4 يونيو 1985.

17 جريدة الاتحاد ـ 1982/9/20 .

18 جريدة الخليج ـ 1982/12/11.

19 كتاب الإمارات في ذاكرة أبنائها ـ الجزء الثاني ـ صفحة 203.

20 زودنا بهذه المعلومات والصور سعادة أحمد خليفة الشامسي مدير متحف الفجيرة.

الخاتمة

على الرغم من أن مهنة صناعة السفن مهنة شاقة ومضنية، وتحتاج إلى قدرات بدنية وصبر وأناة وبعد نظر، وتحمل الشمس والبرد والوقوف على القدمين بالساعات، واستعمال الأدوات الحادة، ليس يوماً أو أسبوعاً أو شهراً، بل سنوات طويلة قد تمتد حتى آخر العمر؛ على الرغم من ذلك كله تحمّل صناع السفن في الإمارات كل ذلك لأجل تقديم خدمة للناس وللمجتمع، لأجل توفير لقمة العيش لغالبية السكان الذين كانوا يعتمدون على البحر؛ سواء كانوا عاملين فيه أم يأكلون خيراته أو يلبسون زينته ولآلئه. ومع مرور الزمن وعزوف الغالبية العظمى من صناع السفن أو وفاتهم والافتقار إلى من يخلفهم في هذه المهنة، بدأت هذه المهنة تأخذ طريقها إلى الاندثار، وأصبح من النادر وجود ورش لصناعة السفن الخشبية؛ فقد حلت محل هذه السفن سفن الفيبر جلاس والسفن واليخوت الحديثة ولم تعد مهنة صناعة السفن الخشبية تستطيع منافسة تلك الصناعات الحديثة المتطورة مع انصراف جيل الشباب عن ممارستها... ولا أعلم إلى أي مدى تستطيع الورش المتبقية الاستمرار.

رحم الله صناع السفن وجزاهم عنا خير الجزاء.

علي محمد راشد

المراجع

1ـ المراجع السمعية: مقابلات مع صناع السفن وأصحاب المهن البحرية.

2ـ الصحف والمجلات الدورية:

ـ صحيفة الاتحاد ـ صحيفة الخليج ـ صحيفة البيان (دولة الإمارات).

ـ مجلة بلدية رأس الخيمة ـ مجلة رأس الخيمة ـ مجلة تراث ـ مجلة الأمن (شرطة دبي) ـ مجلة ليوا (مركز الوثائق والبحوث ـ أبو ظبي).

3ـ الكويت وتاريخها البحري ـ أحمد عبد العزيز المزيني ـ دولة الكويت.

4ـ الإمارات أمة بحرية ـ إصدار وزارة الإعلام والثقافة ـ دولة الإمارات العربية المتحدة.

5ـ الاتفاقيات السياسية والاقتصادية بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا ـ علي محمد راشدـ إصدار اتحاد كتاب وأدباء الإمارات 1989.

6ـ وثائق تاريخ الإمارات ـ المجلد الرابع ـ تحقيق. د. محمد مرسي عبد اللهـ لندن.

7ـ دليل الخليج.ج. لوريمر ـ إصدار ديوان حاكم قطر.

8ـ صناعة السفن الشراعية في الكويتـ د.يعقوب الحجي ـ مركز البحوث والدراسات الكوتيةـ 2001 ـ الكويت.

9ـ عمان وتاريخها البحري ـ وزارة التراث والثقافة ـ سلطنة عمان.

10ـ الغوص في دولة الإمارات العربية المتحدة ـ لجنة التراث والتاريخ ـ أبو ظبي.

11ـ الإمارات في ذاكرة أبنائها ـ عبد الله عبد الرحمن ـ الجزء الثاني ـ اتحاد كتاب وأدباء الإمارات ـ 2005 ـ الشارقة.

12ـ عزف على شجر السدر ـ مؤيد الشيباني ـ اتحاد كتاب وأدباء الإمارات ـ 1994.

المؤلف

الاسم: علي محمد راشد عبد الله.

مكان الميلاد: رأس الخيمة ـ 1954. دولة الإمارات العربية المتحدة.

الوضع الاجتماعي: متزوج وله 4 أبناء .

المؤهل الدراسي: بكالوريوس علوم سياسية ـ جامعة القاهرة عام 1978 .

النشاطات الثقافية:

عضو اتحاد كتاب وأدباء الإمارات.

المؤلفات المنشورة:

رواية: جروح على جدار الزمن ـ نشرت عام 1982.

رواية: عندما تستيقظ الأشجان ـ نشرت عام 1987 ـ دار البيان ـ دبي .

رواية: ساحل الأبطال نشرت عام 1988 ـ دار البيان ـ دبي .

رواية: رحلة إلى عالم مجهول ـ 1995 ـ روايات ماجد ـ مؤسسة الاتحاد للنشر ـ أبو ظبي .

كتاب: دولة الإمارات في مجلة العربي ـ نشر عام 1988 (الناشر:المجمع الثقافي) .

كتاب: الاتفاقيات السياسية والاقتصادية بين إمارات ساحل عمان وبريطانيا (1806 ـ 1971) ـ الناشر: اتحاد كتّاب وأدباء الإمارات ـ الطبعة الأولى 1988 /الطبعة الثانية عام 2004 .

كتاب: القلاع والحصون في دولة الإمارات ـ نشر عام 1992 (الناشر: وزارة الثقافة و الإعلام) ـ الطبعة الثانية 2004 (الناشر: المجمع الثقافي) .

كتاب: السيد سعيد بن سلطان، سلطنة عمان، صور 2009.

❖ نشر العديد من قصص الأطفال في مجلة ماجد/ أبو ظبي و مجلة مشاعل بدولة قطر.

❖ نشر العديد من المقالات والقصص القصيرة في الصحف والمجلات المحلية بالإمارات.

الأعمال الإذاعية:

ـ مسلسل: «من سرق اللؤلؤ» من 30 حلقة ـ أذيع في مايو 1994 من إذاعة أبو ظبي .

الأعمال المسرحية:

ـ مسرحية: اللي ما يطيع يضيع .

الجوائز الأدبية:

ـ حاصل على عدة جوائز أدبية من الإمارات؛ منها الجائزة الأولى عن نص مسرحية: «اللي ما يطيع يضيع، عام 1976» من وزارة الشباب و الرياضة والجائزة الثانية من وزارة الإعلام و الثقافة عن رواية: ساحل الأبطال عام 1988، والجائزة الرابعة في القصة القصيرة (مجلة زهرة الخليج).

❖ شارك في العديد من المؤتمرات والمهرجانات الأدبية في الخارج، ممثلاً لاتحاد كتّاب وأدباء الإمارات ولوزارة الإعلام والثقافة.

❖ شارك في الملتقيات الأدبية لكتاب دول مجلس التعاون ممثلاً لاتحاد كتاب وأدباء الإمارات .



صناعة السفن الخشبية

في دولة الإمارات العربية المتحدة

